JAHRGANG 17
SEPTEMBER 1968

9

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS 1,– M



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



9 SEPTEMBER 1968 · BERLIN · 17. JAHRGANG



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,– M. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) VEB Druckkombinat, Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik und Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141–167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Seite

Dresden 1968 — XV. Internationaler Modellbahnwettbewerb 257

M. Huth
Die Meisterschaften „Junger Eisenbahner“ 1968, und wie soll es weitergehen? 270

A. Delang
Eine großartige Sache 272

Mitteilungen des DMV 277

Wissen Sie schon? 278

Kurz vor Redaktionsschluß 278

Olaf Liehr
Zum Vorschlag der ferpress an die Industrie 278

Auch eine Art der Vorbereitung zum Modellbau 279

Interessantes von den Eisenbahnen der Welt 280

Diplomwirtschaftler W. Kunert
Dieselhydraulische Rangierlokomotive V 23 der Deutschen Reichsbahn 281

H. Genth
Fünf Jahre Arbeitsgemeinschaft 7/7 Magdeburg 283

Selbst gebaut .... 3. Umschlagseite

Titelbild

Kurz nach Eröffnung des XV. Internationalen Modellbahnwettbewerbs (2. v. l. n. r.): Frau Prof. Dr. rer. oec. habil. Elfriede Rehbein, Staatssekretär und 1. Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen, Heino Weiprecht und der Oberbürgermeister der Stadt Dresden, Gerhard Schill.

Foto: Gerhard Peter, Meißen

Rücktitelbild

In schneller Talfahrt geht es mit dem wieder von der Lok 99 694 gezogenen Sonderzug des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes zurück nach Radebeul-Ost. Hier endete die Fahrt, die ein einmaliges und romantisches Erlebnis war und bestimmt allen Teilnehmern noch lange in Erinnerung bleiben wird.

Foto: Ing. Hans Weber, Berlin

In Vorbereitung

Aus dem Leben der Zentralen Arbeitsgemeinschaft Berlin

Verbesserte Laufeigenschaften an dem Modell der BR 84 (Hruska)

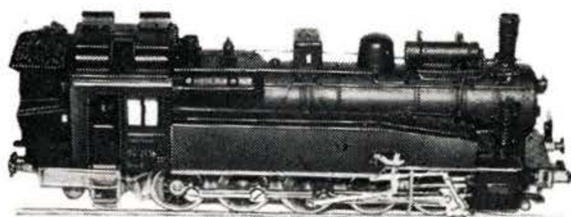
Bauanleitung für eine doppelte Kreuzungsweiche in der Nenngröße N

Die Eisenbahn auf der Briefmarke

DRESDEN 1968 – XV. INTERNATIONALER MODELLBAHNWETTBEWERB

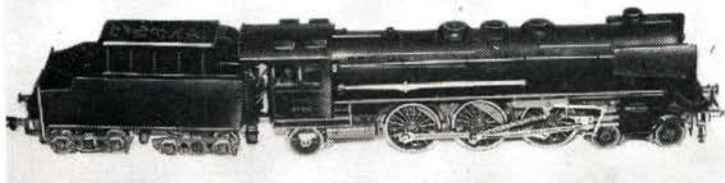
Vor einem Jahr feierten wir bekanntlich das 15jährige Bestehen unserer Fachzeitschrift. Kein Zufall ist es, wenn in diesem Jahre, also nur zwölf Monate später, bereits wiederum ein anderes „Modellbahnkind" 15 Jahre alt wird, nämlich der beliebte, alljährlich ausgetragene Internationale Modellbahnwettbewerb. Zwischen diesen beiden Ereignissen besteht vielmehr ein direkter und äußerst enger Zusammenhang, war es doch die damals noch sehr junge Redaktion, die als erste zu einem solch schönen Kräftemessen alt und jung aufrief – und, wie die 15jährige Geschichte es beweist, einen großen Erfolg damit hatte. Die damaligen Initiatoren haben es sich gewiß nicht in ihren kühnsten Träumen vorgestellt, was einmal in so relativ kurzer Zeit aus diesem Wettbewerb werden würde.

War es in den ersten Jahren lediglich die Redaktion der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner", welche den Modellbahnwettbewerb ausschrieb und verantwortlich unter dankenswerter Unterstützung unserer Modellbahnindustrie ausführte, so schlossen sich bald schon die entsprechenden Fachverbände der VR Ungarn und der ČSSR als Mitveranstalter an. Und damit bekam diese Sache einen wirklich internationalen Ausdruck. Teilnehmer aus vielen Ländern in Ost und West zeigten ihr großes Interesse



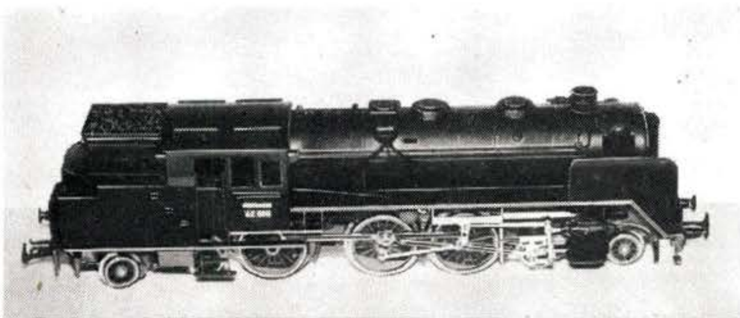
1

Bild 1 Allerfeinst in Ausführung und Funktion, das bedeutete für diese BR 94 von Wolfgang Richter (37) einen 1. Preis in der Gruppe H0/A/1/S.



2

Bild 2 Wolfgang Richter war in diesem Wettbewerb der erfolgreichste Teilnehmer; er holte auch noch in anderen Gruppen wertvolle Preise nach Hause. Auch seine BR 01 in H0 wurde preisgekrönt: Ein 2. Preis war der Lohn für diese Arbeit.



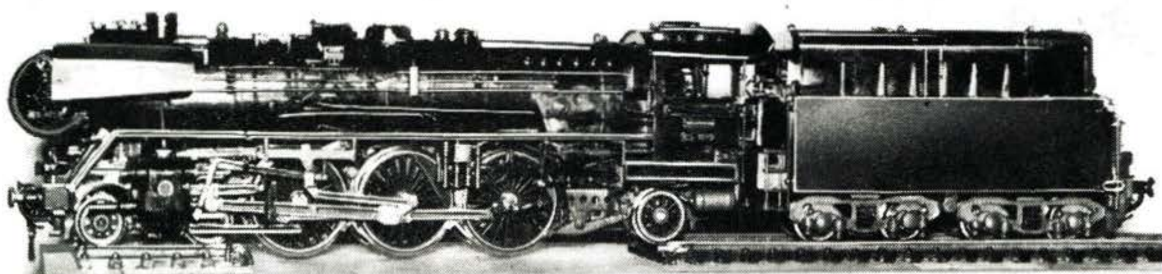
3

Bild 3 Den 3. Preis in dieser Gruppe H0/A/1/S sicherte für die DDR Wolfram Grimmig (26) mit dem Modell einer BR 62.

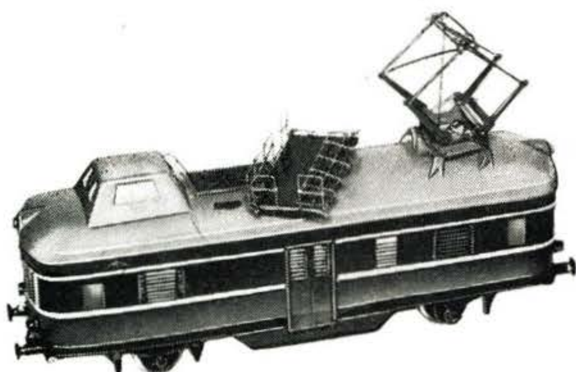


4

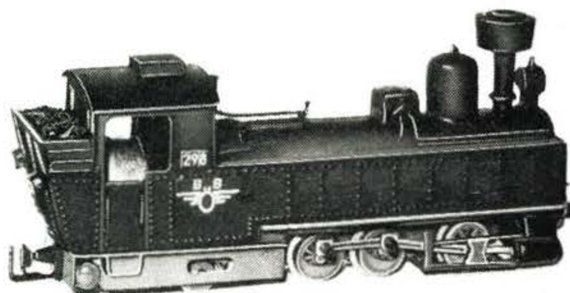
Bild 4 Ebenfalls einen 3. Preis führte Alois Vajner in die benachbarte ČSSR. Er hatte ein H0-Modell einer BR 399 der ČSD nach Dresden gesandt.



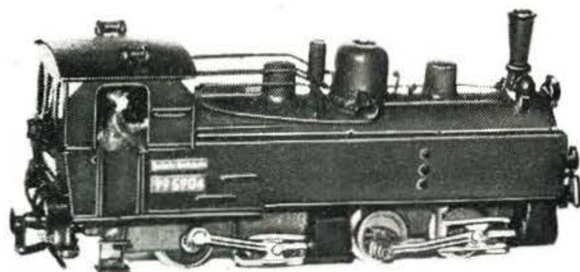
5



6



7



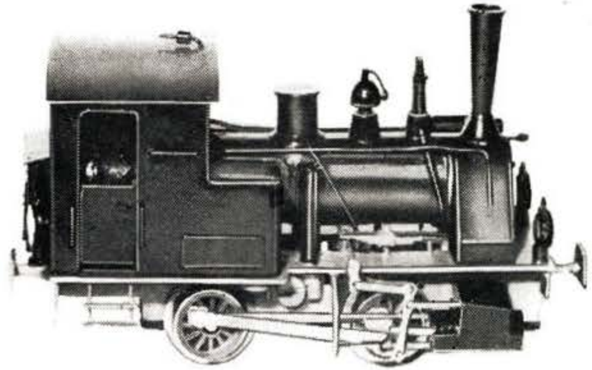
8

und bewarben sich um Ehr' und Preis. Nach Gründung unseres Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes war es nur allzu selbstverständlich, daß auch dieser von Anfang an bei der Organisation dieses nun schon Tradition gewordenen Wettbewerbs als Veranstalter mit auftrat.

Das Präsidium unseres DMV war sich mit den anderen Veranstaltern grundeinig, daß der 15. Geburtstag des Internationalen Modellbahnwettbewerbs Anlaß genug sei, um ihn würdig und festlich in der DDR zu feiern. In der kleinen Festschrift, welche der DMV für die Teilnehmer und Besucher in Dresden herausgab, war zu lesen, daß „die Veranstalter bemüht waren, die Tage in Dresden so zu gestalten, daß sie bei allen noch lange in guter Erinnerung sind". Für einen Organisator ist eine solche Behauptung im voraus stets ein großes Wagnis und eine Mutprobe. Nun, heute nach den Tagen von Dresden 1968, kann man mit Verlaub und getrost feststellen, daß wirklich alles bestens verlief. Wir meinen, dieser XV. Internationale Modellbahn-Wettbewerb war ein besonderes Ereignis, und er reiht sich mehr als würdig in die lange Reihe der bisherigen Veranstaltungen ein. Dresden '68 steht damit neben den Namen der vielen anderen Städte, die bisher Gastgeber für die Modelleisenbahner waren, wie z. B. Halle '57, Erfurt '59, Bad Schandau '61, Rostock '62, Görlitz '63, Budapest '64 und '66, Prag '65 und Ostrava '67.

Doch nach diesem „geschichtlichen" Rückblick zurück nach Dresden. An dieser Stelle sei es gestattet, vor

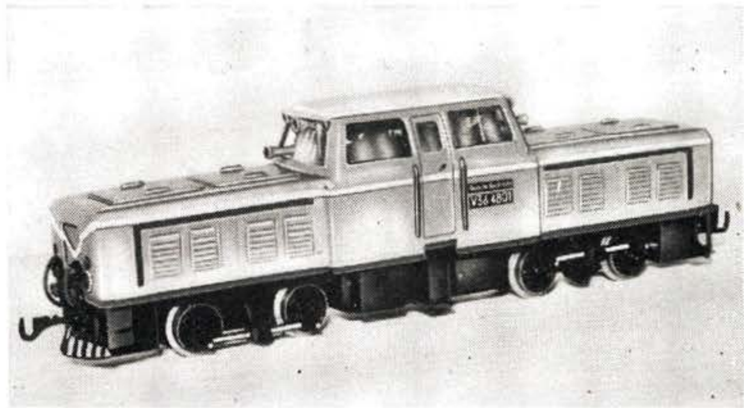
Bild 5 Eine wirklich beachtenswerte Präzisionsleistung des 60jährigen Albert Görbig stellte diese H0-Dampflokomotive der BR 03 dar. Leider war sie auf den genormten Gleisbögen nicht funktionstüchtig; deshalb vergab die Jury für dieses Modell „nur“ einen Anerkennungspreis.



9

Bild 6 In der Juniorengruppe H0/A/1/J erhielt Wolf-Eric Kraßler für diesen Oberleitungs-Revisionsbetriebswagen einen Anerkennungspreis.

Bilder 7 und 8 In diesem Jahre gab es auch eine besondere Gruppe für Schmalspurlokomotiven in H0. Hier war Klaus Winkelmann recht erfolgreich mit einer BR 99 und einer ÖBB-Lok. Jedoch gab es keinen 1., dafür aber zwei 2. Preise.



10

Bild 9 Den 2. Preis Nr. 2 holte sich nämlich Klaus Baumann (29) mit einer Schmalspurlok mit der Achsfolge B.

Bild 10 Ebenfalls aus dem Hause Winkelmann kam diese Diesel-Schmalspurlok der BR 36, die einen 3. Preis bekam. Übrigens ein Modell nach einem seltenen Vorbild der DR, nicht zu verwechseln mit der Regelspur-V-36.



11

Bild 11 In gleicher Qualität und daher ebenfalls mit einem 3. Preis in dieser Gruppe bewertet war dieser Schienenomnibus der Bauart „Wismar“ von Ulrich Schweincke (36).

12

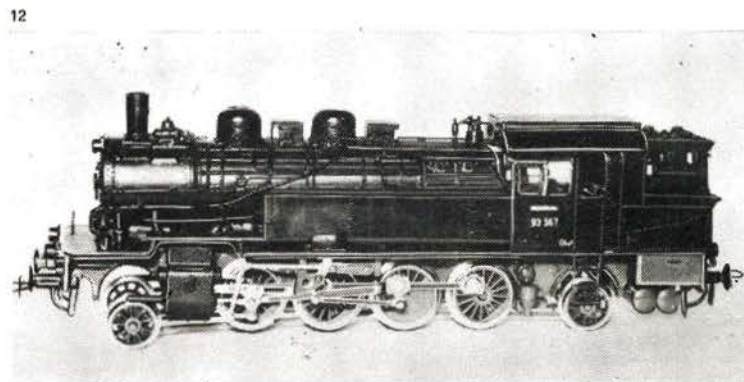
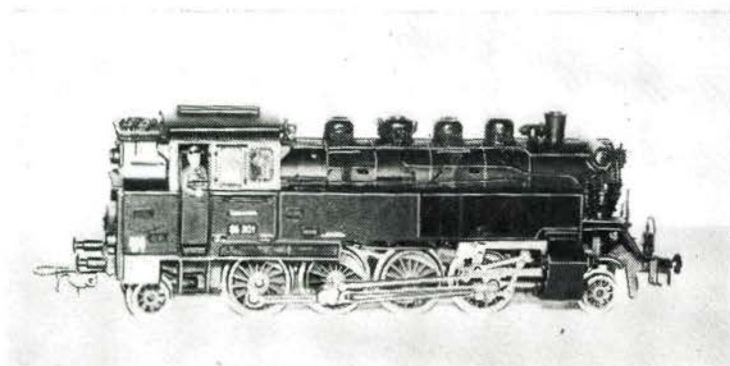


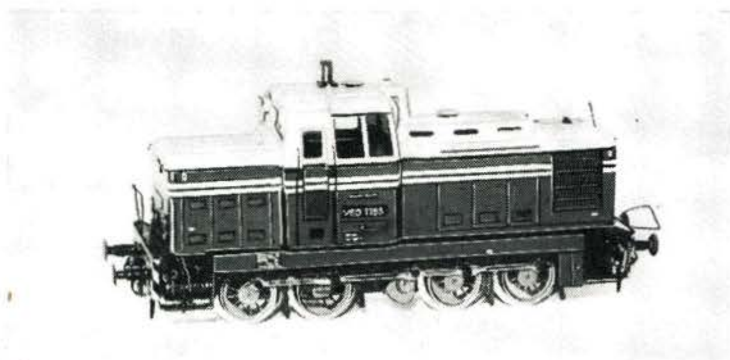
Bild 12 Und nun zu den „Friseuren“, die dieses Mal mit einem starken Aufgebot vertreten waren. Sieger in der Nenngröße H0 wurde Werner Haselbauer (40) mit einer hervorragenden Tenderlok der BR 93.



13

Bild 13 Die BR 86 von Werner Schumann (30) war in der Gruppe H0/A/2/S für den 2. Preis gut.

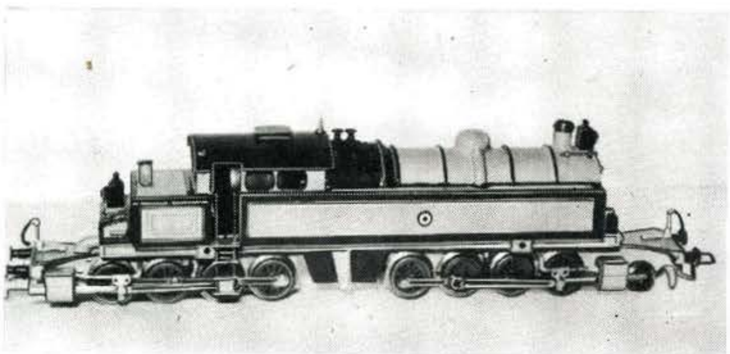
Bild 14 Werner Dietmann (28) heißt der Schöpfer dieser recht ordentlichen V 60 in TT. Er erhielt den 1. Preis in der Gruppe TT/A/1/S.



14

Bild 15 Der 2. Preis in dieser Gruppe ging an Josef Vacek in die ČSSR für dieses Modell einer englischen Breitspurlok.

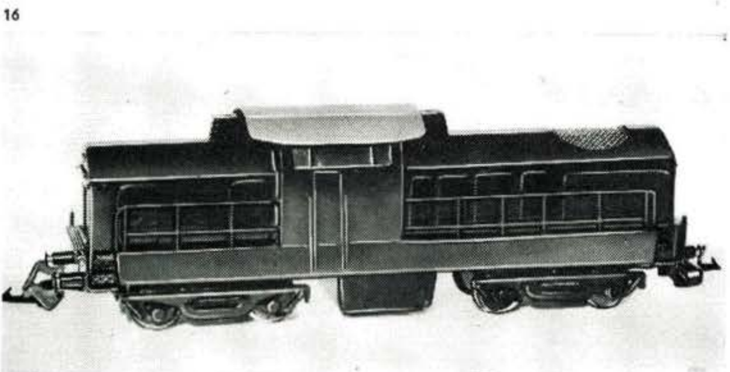
Bild 16 Und der 3. Preis wurde in dieser Gruppe TT/A/1/S nach Budapest an die Donau geholt. Ihn erhielt Geza Hanreich für die MAV-Diesellok der BR M 42.



15

Bild 17 Es war verwunderlich, die besten Funktionsleistungen erzielten vor der strengen Jury die kleinsten Modelle in der Nenngröße N. Und allen voran die Siegermodelle von Wolfgang Köhler (36), die zu dritt den 1. Preis bekamen, hier eine E 11.

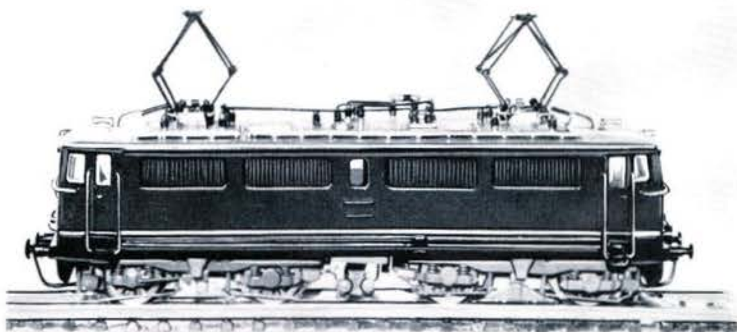
16



Bilder 18 und 19 Und dies sind die beiden anderen „Siegerpferdchen" von Wolfgang Köhler. Eine wahrhaft einmalige Leistung, und das in N!

Bild 20 Aber auch Manfred Bulnheim (25) sorgte mit dieser BR 86 in N dafür, daß man Qualität und Funktion in dieser kleinen Nenngröße nur bestaunen konnte. Kein Wunder also, wenn die Jury auch ihm einen 1. Preis zuerkannte.

DRESDEN 1968 – XV. INTERNATIONALER MODELLBAHN-WETTBEWERB

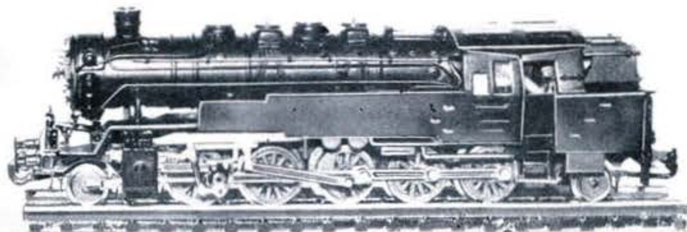


17

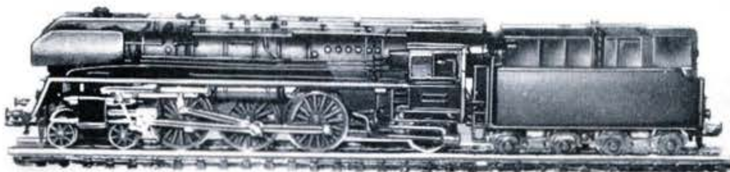
allem dem Minister für Verkehrswesen der DDR, Dr.-Ing. Erwin Kramer, für seine Bereitschaft, die persönliche Schirmherrschaft über unseren Jubiläums-Wettbewerb zu übernehmen, herzlichst zu danken. Auch dem Staatssekretär und 1. Stellvertreter des Ministers, Heino Weiprecht, gilt unser Dank, der es sich nicht nehmen ließ, zu Pfingsten persönlich nach Dresden zu kommen und die Ausstellung selbst zu eröffnen.

Nun, die Modelleisenbahner aus nah und fern brauchten sich wirklich nicht zu schämen; was sie auf die „Räder" gestellt hatten, übertraf alles bisher Dagewesene an Zahl und Qualität.

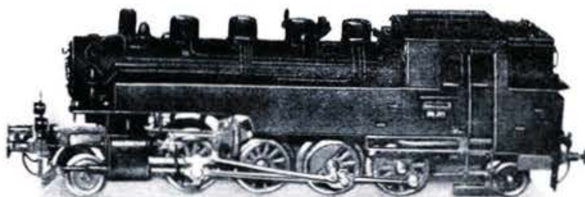
Die internationale Jury unter Leitung von Ing.-Ök. Helmut Kohlberger setzte sich aus folgenden Herren zusammen: Dipl.-Ing. Temesi und Haraszti, VR Ungarn, Borivoy Gryc und Karel Šupik, ČSSR, Neye und Majcher, VR Polen, und Hansotto Voigt und Fritz Hornbogen, DDR. Bei der Vielzahl von Wettbewerbsarbeiten hatte die Jury in mehreren Tagen eine schwere und verantwortungsvolle Arbeit als Pensum zu schaffen. Insgesamt wurden 375 Modelle von 345 Teilnehmern aus allen Ländern gezählt, davon allein 145, fast ausschließlich funktionstüchtige, Lokomotivmodelle. Trotz dieser großen Anzahl wurden sämtliche Lokomotiven über die Teststrecke genommen und auf Funktion sorgfältig überprüft. So kam es leider oft vor, daß eine für das Auge bestechende Lokomotive keine saubere Funktion zeigte, ja, es kam sogar vor, daß Lokmodelle absolut nicht fahren wollten. Das gab selbstverständlich empfindlichen



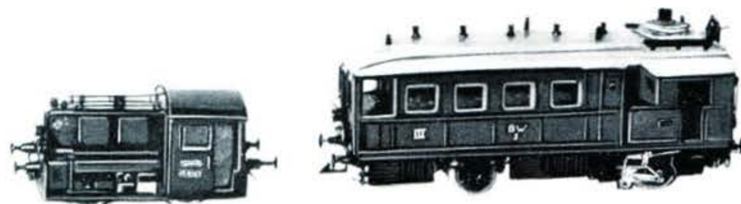
18



19



20



21

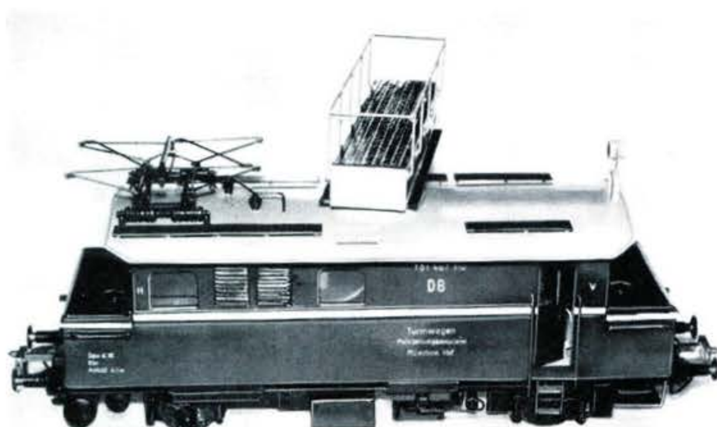
DRESDEN 1968 – XV. INTERNATIONALER MODELLBAHN-WETTBEWERB

Bild 21 Damit die Serie voll werde, hier gleich zwei Modelle von Christian Spindler (34), die in N den 3. Preis erkämpften.



22

Bild 22 Auch Klaus Muhlack (30) sicherte sich in der Gruppe N/A/1/S einen weiteren 3. Preis mit dem Modell dieses vierachsigen Triebwagens.



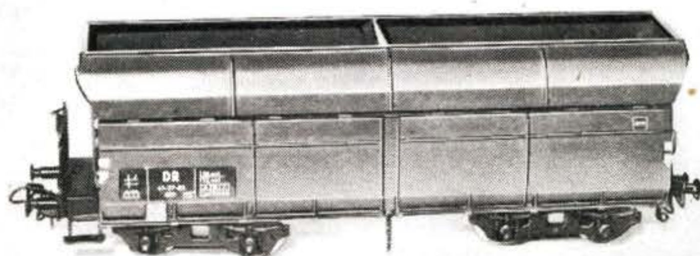
23

Bild 23 Einen Sonderpreis gab es für Gerhard Arndt (40) in der Gruppe O/A/1/S für sein Modell des Turmwagens.

24

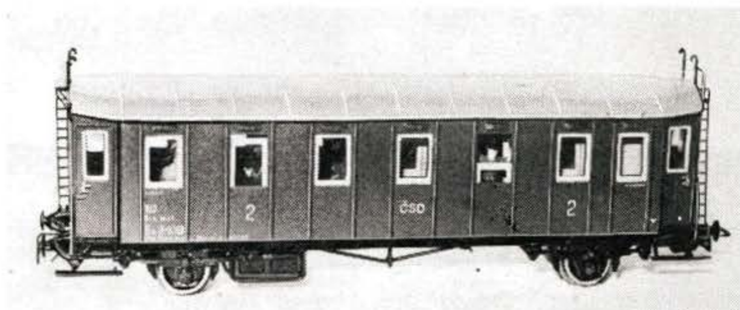


Bild 24 Wolfgang Richter (siehe auch Bilder 1 und 2) beweist mit diesem EDK 300 in H0 einmal mehr seine unübertroffene Vielseitigkeit. Er bekam dafür in der Gruppe H0/B/S einen 1. Preis.



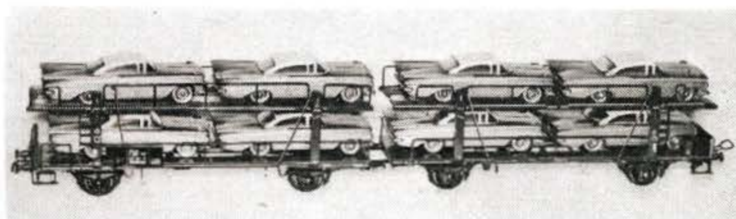
25

Bild 25 Auch dieser 00t stammt aus der Werkstatt Richter, das bedeutet einen weiteren 2. Preis.



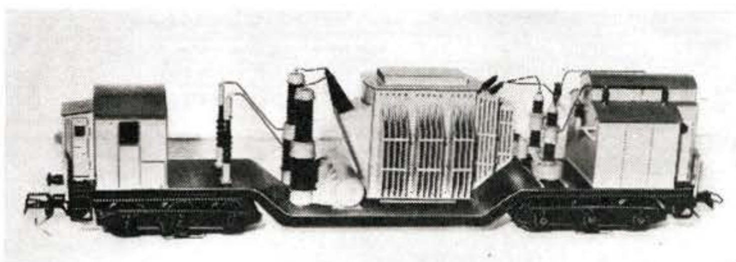
26

Bild 26 Aber auch Vaclav Matousek aus der ČSSR leistete in dieser Gruppe Hervorragendes und machte es der Jury nicht leicht. Er errang einen 2. Preis ebenso wie Wolfgang Richter.



27

Bild 27 Es gab in dieser Gruppe auch zwei 3. Preise. Einen davon bekam Vaclav Slezak aus der ČSSR für diesen Autotransportwagen der ČSD.



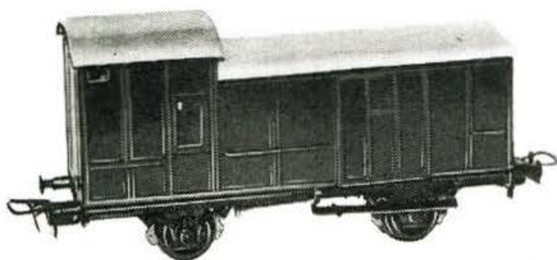
28

Bild 28 Den anderen 3. Preis sicherte sich Günter Lehnert (43) mit diesem fahrbaren Unterwerk.



29

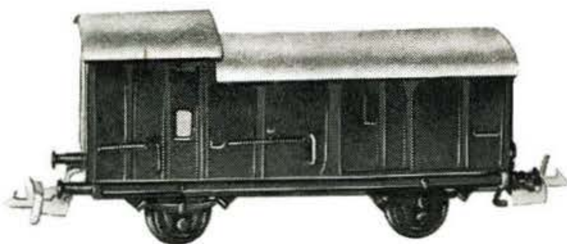
Bild 29 In der Juniorengruppe H0/B/J zeigte Milan Petr aus der ČSSR mit diesem Pw 4 der ČSD, daß er etwas kann und eine Anerkennung wert war.



30



31



32

33



Bild 30 F. Dötzsch (14) erhielt auch einen Anerkennungspreis für seine Juniorenarbeit in H0, einen Pwg.

Bild 31 Jürgen Gansauge (23) baute diese beiden TT-Rekowagen und bekam dafür einen Anerkennungspreis. In dieser Gruppe wurden keine anderen Preise vergeben; das Angebot war nicht dementsprechend.

Bild 32 Ganze 12 Jahre alt und damit Jüngster im Felde der Teilnehmer war der Erbauer dieses Pw. S. Kopf erhielt deshalb einen Anerkennungspreis.

Bild 33 Auch für Peter Klingst (14) gab es in der Juniorengruppe B/J für diesen Kranzug in TT einen Anerkennungspreis.

Bild 34 Langjährigen Lesern ein schon bekannter Name: Wolfgang Kaden (36). Auch dieses Jahr gelang es ihm, in der Gruppe H0/C/S den 1. Preis zu holen. Diesmal überraschte er mit einer wunderhübschen Sägemühle mit richtig arbeitendem Gatter.

Bild 35 Peter Scheffler wählte für seine Arbeit ein nicht alltägliches Motiv: Ein Stellwerk ist ausgebrannt, die Bahnverwaltung hat aber gleich ein neues Ersatzgebäude errichten lassen. Die Baustelle ist noch nicht aufgeräumt. Für diese Arbeit gab es in der Gruppe H0/C/S den 2. Preis.

Bild 36 Manfred Vollmer (24) bastelte dieses Modell eines Bw-Schlackenaufzugs. Es war so filigran ausgeführt, daß es dafür einen 3. Preis gab.

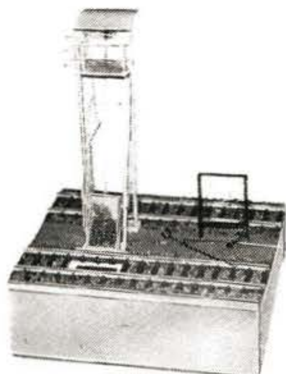
Bild 37 Ernst Wolf (34) nannte sein Modell „Wasserkunst", eine Parkanlage mit Springbrunnen, Wasserspielen und Fontänen. Eine Anerkennung gab es dafür.

Bild 38 Für dieses Empfangsgebäude „Jodbad" erhielt Günter Witte (14) in der Gruppe H0/C/J einen Anerkennungspreis.

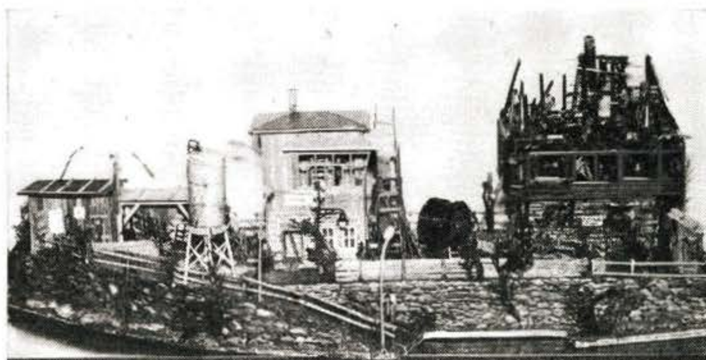
Punktabzug, da neben Maßstab und Ausführung auch die einwandfreie Funktion gewertet wurde. Auffallend war in diesem Jahr fernerhin, daß bei den Lokomotiven (Gruppe A) die Nenngröße H0 souverän dominierte, die Nenngröße TT recht stark zurückgegangen war und N im Kommen zu sein scheint. Die besten Laufleistungen zeigten eigenartigerweise die kleinsten, allerdings äußerst guten Lokmodelle in der Nenngröße N.



34



36

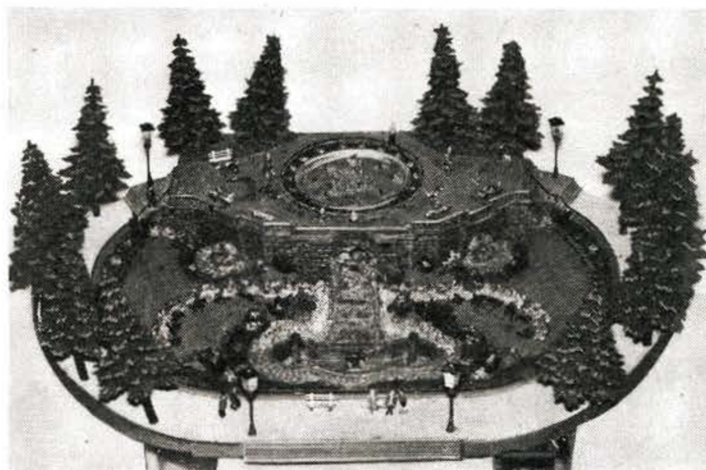


35

Insgesamt wurden beim XV. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb folgende Preise vergeben:

Sieben 1. Preise, neun 2. Preise, elf 3. Preise, drei Sonderpreise und zwanzig Anerkennungspreise, also insgesamt genau 50 Preise. Von diesen 50 Preisen wurden 41 in die DDR geholt, die restlichen verteilen sich wie folgt: fünf ČSSR, drei VR Ungarn, einer Westberlin.

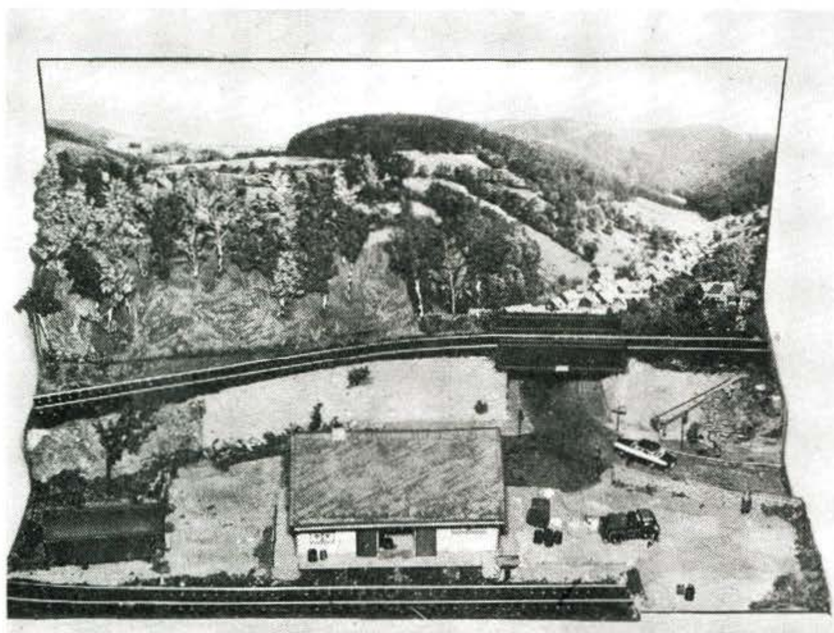
Die Skala der Teilehmer reichte altersmäßig vom 12jährigen Pionier bis zum 77jährigen Rentner, sogar eine Frau war mit von der Partie. Es wird wohl kaum ein Hobby geben, das über eine solche Breite verfügt, ausgenommen vielleicht die weit verbreitete Philatelie. Die Ausstellung der Wettbewerbsmodelle fand in einem Saal des Verkehrsmuseums Dresden ein herrliches Domizil. Sie war stets zahlreich besucht und fand großes Interesse. Außerdem fanden in Dresden mehrere andere aufeinander abgestimmte Veranstaltungen, wie Fahrzeugschau der Straßenbahn, Ausstellung von Heimanlagen in der Hochschule „Friedrich List", eine Schau interessanter DR-Lokomotiven auf dem Bf Radebeul-Ost sowie eine Sonderfahrt mit einem Schmalspurzug statt.



37

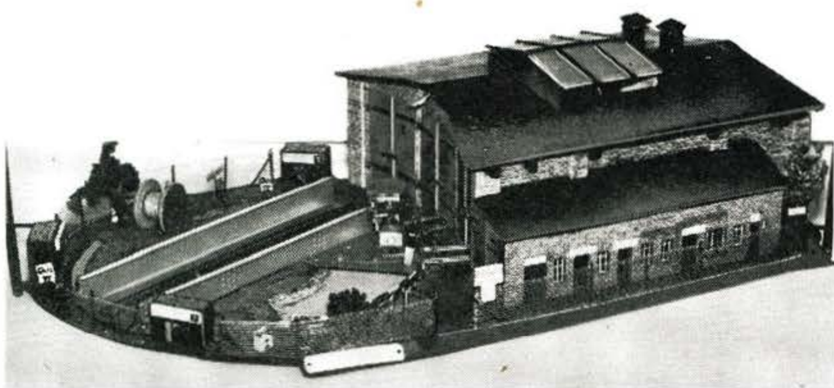
38





39

Bild 39 Die einzige Frau, die am Wettbewerb aktiv teilnahm, Maria Spindler, stellte ein Geländestück in der Art eines Dioramas in der Nenngröße N vor und bekam einen Anerkennungspreis.



40

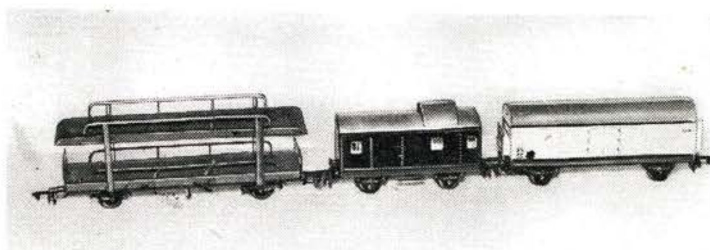
Bild 40 Der absolut älteste Teilnehmer aller bisherigen Modellbahnwettbewerbe war unseres Wissens nach der 77jährige Georg Jackeschky in diesem Jahre. Er bekam einen Anerkennungspreis für seinen Lokschuppen.

41



Bild 21 Auch ständig bei den Preisträgern zu finden ist alljährlich Joachim Schnitzer aus Kleinmachnow. Für sein Funktionsmodell „Bahnübergang" erhielt er einen Anerkennungspreis.

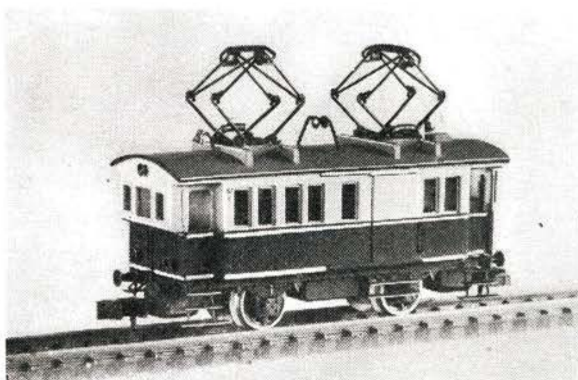
Über alle diese Veranstaltungen wird im Rahmen dieser Ausgabe berichtet.
Für alle diejenigen Freunde der Modelleisenbahn aber, welche nicht das Glück hatten, mit eigenen Augen alles zu betrachten, entsandten wir unseren Reporter nach Dresden. Was mit Kamera und Bleistift dort festgehalten wurde, findet sich auf den nachfolgenden Seiten. Wir glauben fest, daß auch Sie nach dem Betrachten dieser Bilder dann mit uns einhellig der Meinung sein werden: Dresden '68 war nicht nur eine Reise, es ist unter den Modelleisenbahnern eine stete gute Erinnerung wert!



42

DRESDEN 1968 – XV. INTERNATIONALER MODELLBAHNWETTBEWERB

Bild 42 Auch Gerhard Schwer (13) ging mit einem Anerkennungspreis nach Hause. Er hatte drei Güterwagen in N vorgestellt.



43

Bild 43 Eine Kollektivarbeit von Hans Weber und H. Schleef war dieser Oberleitungstriebwagen ELT 1 der Trossinger Eisenbahn in N.

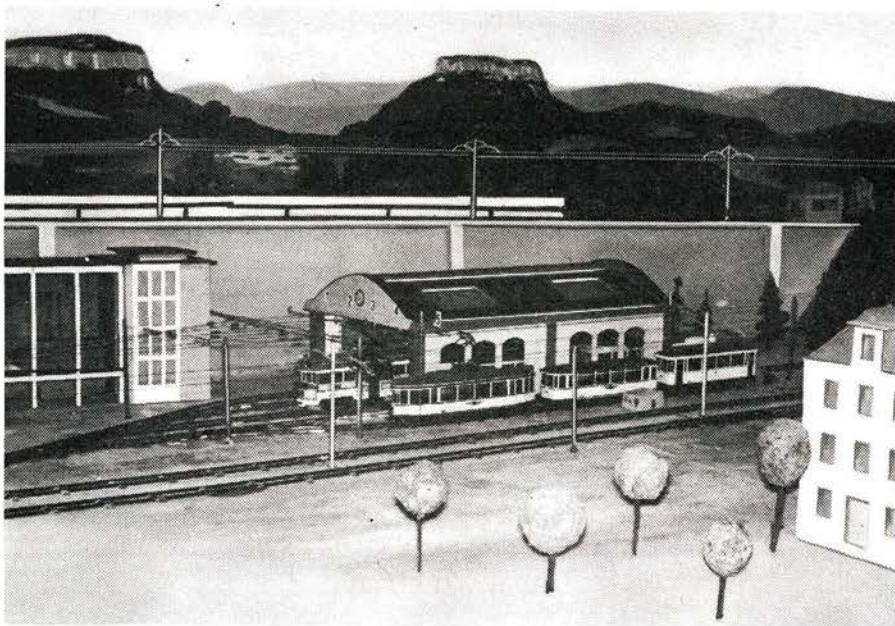
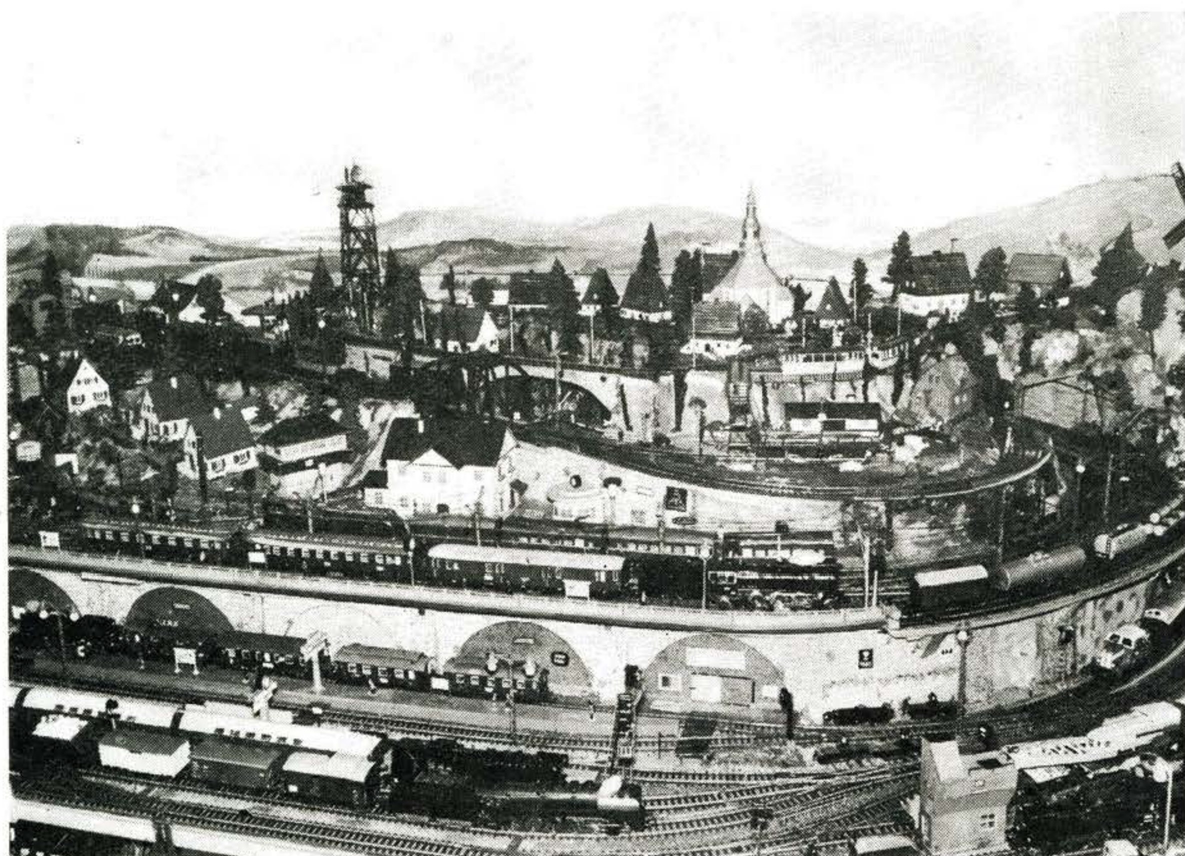
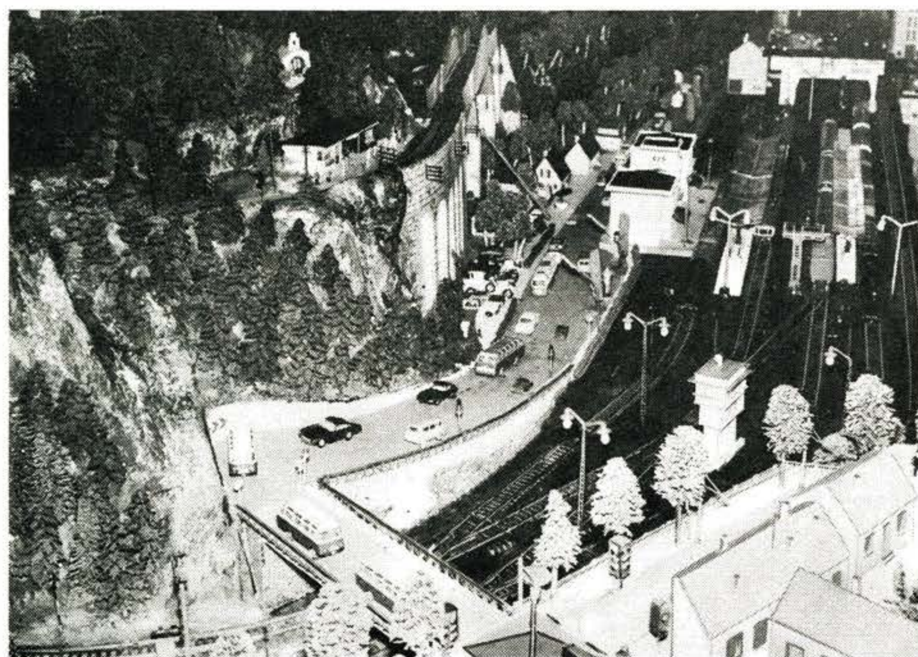


Bild 44 Eine ganze Längsfront im Ausstellungssaal des Verkehrsmuseums füllte die Anlage „Dresdener Straßenbahn" von Martin Metz. Der fleißige Erbauer wurde mit einem Anerkennungspreis bedacht.



▲
Bild 45 Und nun noch zwei kleine Kostproben vom Wettbewerb der Heimanlagen, die in der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" ausgestellt waren. Hier eine H0-Anlage von 2,35×1,25 m, aufgebaut vom Spitzendreher Eckhard Franz (26).

Bild 46 Traktorist von Beruf ist der Erbauer dieser 4,5×5,55 m großen Anlage, auf der 10 Züge verkehren. Es ist Heinz Fischer (43). ▼



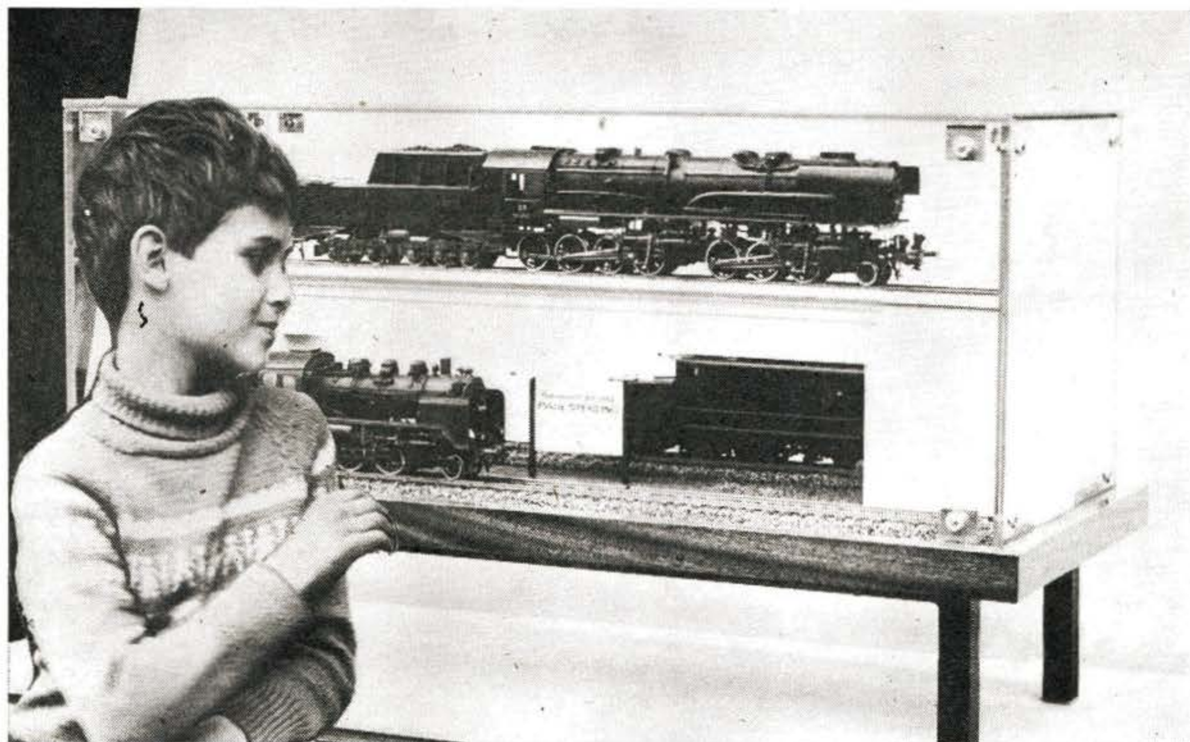


Bild 47 Was der Großvater schuf, bestaunt interessiert der Enkel Andreas. Der Opa heißt Paul Sperling und wohnt in Eichwalde bei Berlin. Er ist bekannt für einen soliden Bau von Triebfahrzeugen und anderen Modellen in der Nenngröße 0.

Fotos: Manfred Gerlach (45), Hans Weber (1), Paul Sperling (1)

MICHAEL HUTH, Berlin

Die Meisterschaften „Junger Eisenbahner" 1968, und wie soll es weitergehen?

Die Pfingsttage des Jahres 1968 waren für alle Freunde der großen und kleinen Eisenbahn ein eindrucksvoller Höhepunkt. Das gilt für die „kleinen" wie die „großen" Freunde in gleicher Weise; denn im Rahmen des XV. Internationalen Modelleisenbahnwettbewerbes fanden auch die diesjährigen Meisterschaften „Junger Eisenbahner" statt.

Die Meisterschaften 1968 widerspiegeln deutlich den Entwicklungsweg unseres Verbandes, das gilt besonders für die quantitative Seite dieses 4. Wettstreites der Jungen Pioniere und Schüler aus den Arbeitsgemeinschaften und von den Pioniereisenbahnen. Mit sieben Mannschaften haben wir die bisher stärkste Teilnahme erreicht, darüber hinaus waren zwei Einzelteilnehmer vertreten. Wir gehen in der Annahme sicherlich nicht fehl, daß auch die Freunde des Verbandes im Bezirk Greifswald das nächste Jahr mit einer Jugendmannschaft in den Wettkampf um Meisterehren eintreten werden. Bevor wir jedoch den Siegern ihren Platz einräumen, noch ein paar Worte zum Austragungsmodus, der in diesem Jahr wesentliche Veränderungen hatte, die aus den Anregungen im vergangenen Jahr resultierten. Wir können schon jetzt einschätzen, daß die absolute Richtigkeit der Hinweise durch ihre praktische Bewährung unterstrichen wurde. Die Variation der Teilnehmerzahl je Mannschaft von fünf bis zehn Teilnehmern und die Verringerung der Fragenkomplexe bei gleichzeitiger Aufgliederung des Komplexes „Praktische Aufgaben" in die drei Säulen — AG mit Modellbahnanlagen, AG ohne eigene Anlage und Pioniereisenbahnen, hat keinesfalls zum Sinken des Kampfgeistes geführt, sondern den Vergleich wesentlich realer gestaltet.

Wenige Minuten vor Beginn der Meisterschaften konnte man einen Disput zwischen dem Vorjahrssieger Pioniereisenbahn Leipzig und dem Vorjahreszweiten Pioniereisenbahn Dresden verfolgen, der resümierte, daß die Pioniereisenbahn Dresden für den Sieg favorisiert sei, da sie 1966 den 3., 1967 den 2. und logisch weiterentwickelt nun 1968 den 1. Platz erringen müßte. Aber nicht nur diese „Logik", sondern ein umfangreiches Wissen auf allen Gebieten waren das Fundament für den wahrhaft favorisierten Sieg der Mannschaft der Pioniereisenbahn Dresden, die mit 33,8 Pkt., bei 40 möglichen, die Mannschaft POS Schwaan mit 24 Pkt. und die Pioniereisenbahn Leipzig mit 23 Pkt. deutlich auf die Plätze verwies. Die weiteren Plätze belegten die Mannschaften Pioniereisenbahn Berlin, AG Wilhelm-Pieck-Stadt Guben, AG Stollberg und AG Oschersleben.

Der Leistungsunterschied zwischen dem Sieger (Leistungsstufe II) und der zweitplazierten Mannschaft, die gerade noch die Leistungsstufe III erreichte, während die übrigen unter der Norm von 24 Pkt. blieben, soll Anlaß für die nochmalige Anerkennung der hervorragenden Leistungen der Dresdner FDJler sein, muß aber auch zu Schlußfolgerungen für die Arbeit in den Mannschaften und bei der Wettbewerbsdurchführung führen.

Mit einer echten Schrittmachereinstellung forderten die Sieger, daß in der Altersgruppe 15 bis 16 Jahre höhere Anforderungen an den Teilnehmer gestellt werden müßten. Ihre Forderung schmälert nicht ihren Sieg, aber sie dokumentiert den wirklichen Geist unserer Meisterschaften „Junger Eisenbahner": in ehrlicher Arbeit ein hohes und vielseitiges Wissen für das spätere Leben zu erwerben und zu prüfen, ob dieses Wissen ausreicht, um sachkundig mitbestimmen zu können.

Auf der anderen Seite müssen wir jedoch feststellen, daß die Kenntnisse in den allgemeinbildenden Komplexen, insbesondere Mathematik, bei vielen Teilnehmern unbefriedigend waren, während bei den praktischen Aufgaben sehr ansprechende Leistungen erreicht wurden. Die AG Oschersleben, die den letzten Platz in der Gesamtwertung belegte, erreichte beispielsweise im Komplex der praktischen Aufgaben (Modellbahntechnik) den ersten Platz.

Diese Entwicklung der Meisterschaften kann nicht befriedigen, zumal in den vorangegangenen Jahren unter schwierigeren Bedingungen bessere Leistungen nachgewiesen werden konnten. Wir halten es darum für notwendig, schon unmittelbar in der Auswertung des diesjährigen Wettkampfes, einige Schwerpunkte für die Fragenkomplexe darzulegen und erfüllen damit zugleich eine Forderung, die bereits auf der Funktionärskonferenz des Verbandes im Februar 1968 in Lützow mit Nachdruck erhoben worden ist. Für den praktischen Teil erscheint uns das zur Zeit noch nicht zweckmäßig, da hier die Erkenntnisse des Wettbewerbes hinsichtlich der Berücksichtigung der Spezifik der Arbeitsgemeinschaften noch umfassender in der Jugendkommission zu beraten sind.

Zum Komplex „Mathematische Aufgaben ...":

1. Anwendung der Grundrechenarten auf die Minutenrechnung von Fahrzeiten, den Fahrkartenverkauf (Aufrundung, Zuschläge, Klassenunterschiede) und Fahrzeugumlaufprobleme
2. Anwendung der linearen Bewegungsgleichungen $s = v \cdot t$ $v = b \cdot t$
3. Anwendung der Bewegungsgleichungen auf ungleichförmige Bewegungen (z. B. freier Ablauf!)

Zum Komplex „Volkswirtschaftliche Bedeutung der DR ...:

1. DR-Bindeglied im internationalen Eisenbahnverkehr (Wagenanschriften, Wagenparkvereinigungen, Eisenbahnverbände)
2. Die Leitungsstruktur der DR zur Sicherung der einheitlichen Kommandogewalt und das Verhältnis zwischen den Bereichen der Betriebsführung und Vorhaltung
3. DR-Bedeutung im Rahmen eines einheitlichen sozialistischen Verkehrswesens (Aufgabenteilung, Nahtstellen zwischen zwei Verkehrsträgern, Haus-Haus-Verkehr)
4. Rationalisierungs- und Rekonstruktionsprogramm der DR, als Maßnahmen zur Erhöhung des Nationaleinkommens (Rationalisierung des Nebennetzes, Traktionswandel, Rekonstruktion des Streckennetzes und Wagenparks einschließlich technischer Wesensmerkmale im Gleis-, Lok- und Wagenbau, die sich in den Maßnahmen widerspiegeln)

Zum Komplex „Eisenbahntechnische Grundkenntnisse":

1. Der Oberbau (Bauteile, Spurweiten, Weichen)
2. Der Wagen (Zug- und Stoßvorrichtung, Bremsen)
3. Die Lokomotive (technische Wesenszüge)
4. Das Signalsystem
5. Aufgaben des Fahrdienstleiters und des Stellwerksmeisters (Bahnhofsblock, Streckenblock)

Abschließend muß zu diesen Schwerpunkten gesagt werden, daß es nicht auf das formale Erlernen von Fakten ankommt, es sollte bei der Erarbeitung und der wettkampfmäßigen Kontrolle in den AG, den Bezirken und im Republikausscheid vorrangig auf das Erkennen der ökonomischen und physikalischen Zusammenhänge ankommen, d. h., dem vermittelten Lehrstoff der Schule muß durch unsere außerschulische Arbeit die unmittelbare Anwendung in der Eisenbahnpraxis gegenübergestellt werden. Diese Verbindung ist auch der Grundstein für eine erfolgreiche berufslenkende Arbeit in unseren Jugendgruppen.

In diesem Sinn soll die Einschätzung der Meisterschaften des Jahres 1968 auch die erste Vorbereitung für die Jugendarbeit im nächsten Schuljahr sein, deren Ergebnisse die Besten dann 1969 erneut mit Meisterehren krönen können.

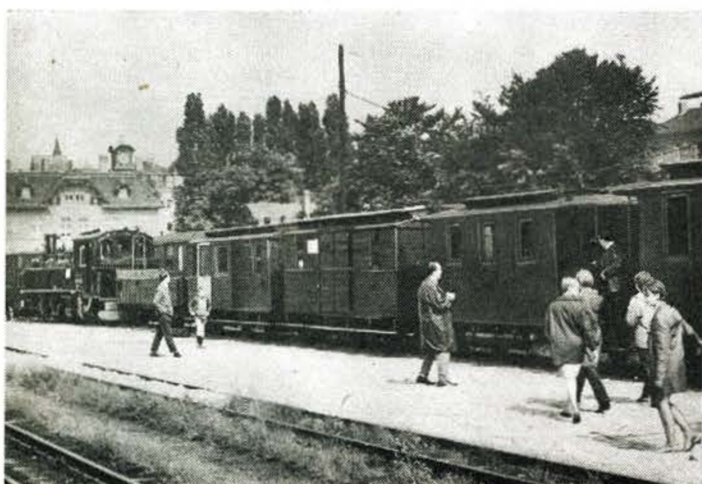




1

Eine großartige Sache

war die Sonderfahrt anläßlich des XV. Internationalen Modellbahnwettbewerbs in Dresden



2

Bild 1 Bereits von Dresden Hbf ging die Fahrt mit einem deutlich gekennzeichneten Sonderzug pünktlich 9.00 Uhr ab nach Radebeul-Ost, mit planmäßiger Ankunft 9.35 Uhr.

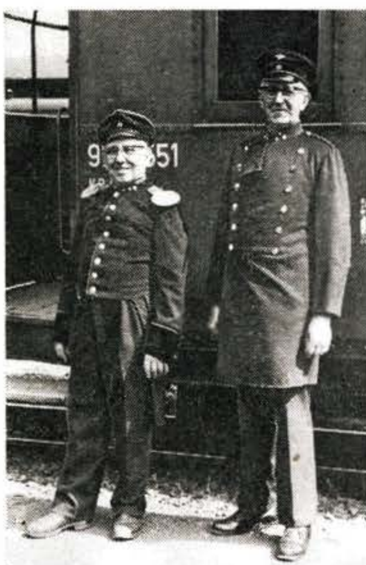
Bild 2 Bis zur Abfahrt des Schmalspursonderzuges um 9.50 Uhr war Zeit, einen nur aus zweiachsigen Wagen aus historischer Zeit und der Lok 99 535 bestehenden Museumszug und andere Raritäten am Schmalspurbahnhof Radebeul-Ost zu bewundern.

Bild 3 Das Zugbegleitpersonal des Sonderzuges in historischen Uniformen der ehemaligen Sächsischen Staatseisenbahn. So wie hier Herr Eichhorn aus Radeburg (links im Bild) und sein Kollege, waren trotz des warmen Wetters und der alles andere als „luftigen" Uniformen auch die weiteren „Historischen" vom Zugpersonal mit Freude und ganzem Herzen bei der Sache.

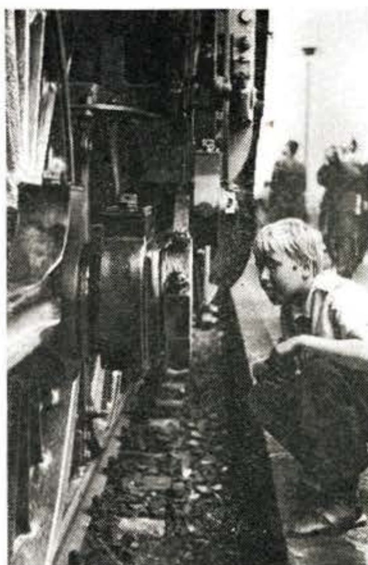
Bild 4 Auch von den jüngsten Eisenbahnfreunden wurde alles gründlich studiert; denn hier konnte in Ruhe und ohne Gefahr alles beobachtet und erfragt werden.

Bild 5 In langer Reihe standen Lokomotiven aller Traktionsarten für die Interessenten bereit. Hier die zur (VES-M)-Halle gehörende Lok 19 022, die zusammen mit der gewaltigen E 95 02 eigens für die Fahrzeugschau nach Dresden gebracht worden sind.

Bild 6 Bahnhof Radebeul-Ost. Zur Abfahrt bereit steht der Sonderzug anläßlich des XV. Internationalen Modellbahnwettbewerbes nach Radeburg.

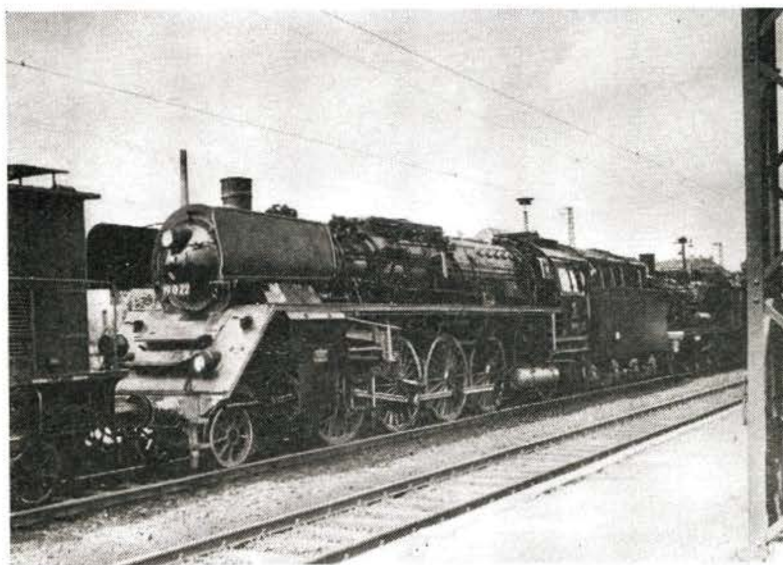


3



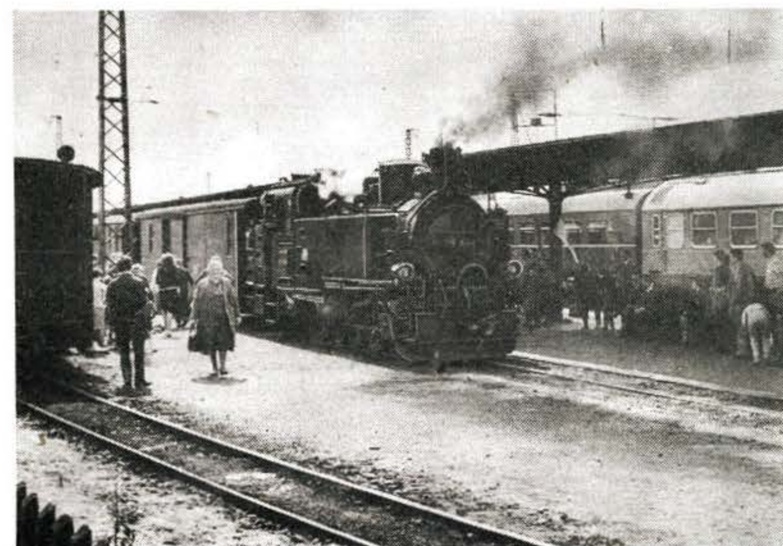
4

Strahlender Sonnenschein erweckte in allen Gemütern, nach der etwas längeren Nacht durch die am Vorabend stattgefundene Festveranstaltung im Klubhaus „Völkerfreundschaft", eine freudige Stimmung. Kamerabehängt waren alle Exkursionsteilnehmer pünktlich 9.00 Uhr zur Abfahrt des Sonderzuges auf dem Dresdner Hauptbahnhof eingetroffen. Mit Dampf ging die Fahrt unter mit Fahrleitung bespannter Strecke über Dresden-Neustadt nach Radebeul-Ost. Von hier aus führte die Exkursion weiter auf der 750-mm-Schmalspurstrecke durch den landschaftlich reizvollen Lößnitzgrund über Moritzburg nach Radeburg. Doch zuvor bot sich den Teilnehmern an dieser Fahrt die Gelegenheit, einige begehrte von Radebeuler Modelleisenbahnern in zahlreichen freiwilligen Aufbaustunden restaurierte sächsische Schmalspurfahrzeuge sowie ein paar Leckerbissen an normalspurigen Reichsbahnfahrzeugen (u. a. die Reko 19 022) zu besichtigen und zu fotografieren.



5

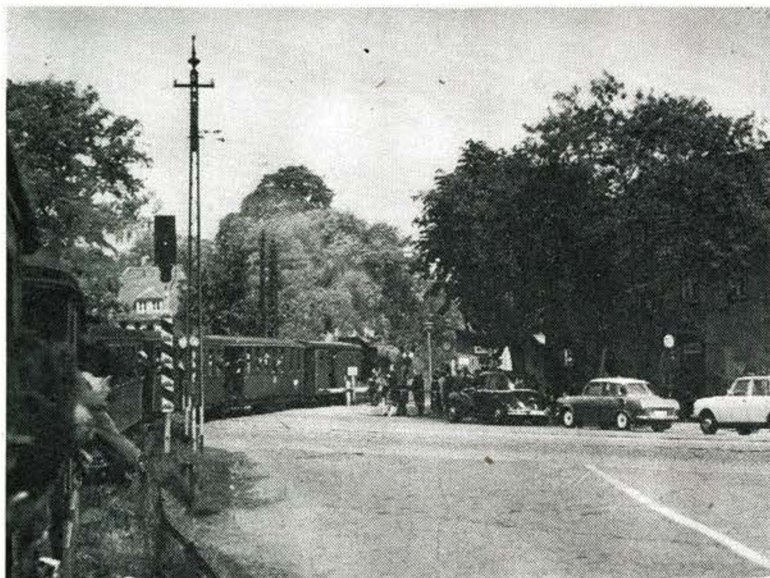
6

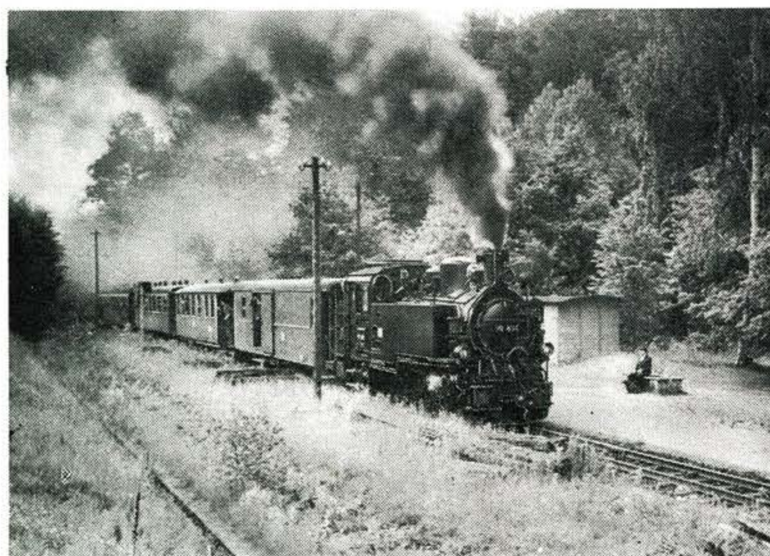


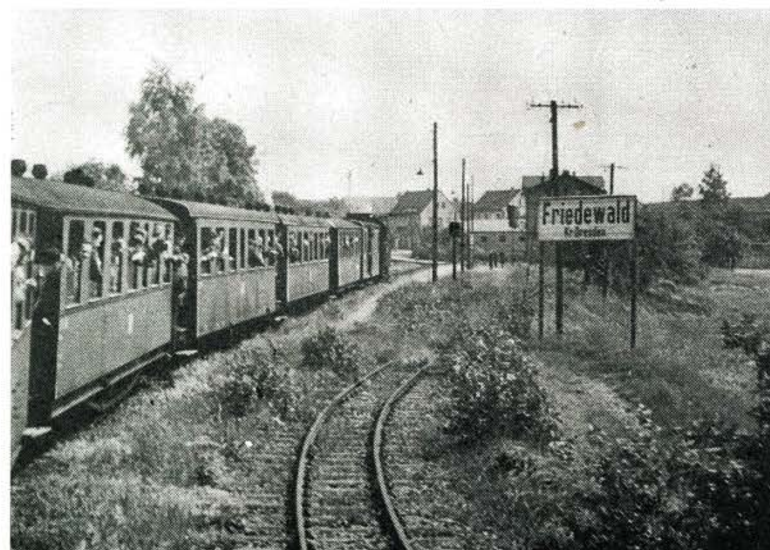
Am Bahnsteig des Schmalspurbahnhofes war schon der Sonderzug, aus elf Personenwagen und einem Gepäckwagen bestehend, bereitgestellt. Die Eisenbahnbediensteten des Sonderzuges der Schmalspurbahn versahen ihren Dienst aus diesem Anlaß in historischen Uniformen der ehemaligen Sächsischen Staatseisenbahn.

Sie waren ein sehr beliebtes Motiv der geradezu fotohungrigen Exkursionsteilnehmer.

9.55 Uhr gab der Fahrdienstleiter


7


8



9

die Abfahrt für den vollbesetzten Sonderzug frei.
Mit kräftigem Stoßen stampfte die auch nicht mehr junge 99 694 (sächs. K 55.9) die steigungsreiche Strecke in Richtung Hp Weißes Roß, die Pforte des durch seinen Sekt und Wein bekannten Lößnitzgrundes. Trotz der starken Besetzung des Zuges sowie der steigungs- und bogenreiche Strecke legte der Sonderzug eine beachtliche Geschwindigkeit vor, so daß ich bei meinem 500er Trabant die Zügel ordentlich straff ziehen mußte, um auf teils unmöglichen Pfaden mithalten zu können. Auf dem Bahnhof Friedewald, dem oberen Ausgang des Lößnitzgrundes, wurde das erste Fotohalt eingelegt. Auch hier begann wieder eine regelrechte Fotojagd, deren Bildergebnisse über sehr lange Zeit Dokumente dieses freudigen Ereignisses bleiben werden. Nach fünfzehnminutigem Aufenthalt setzte sich der Zug wieder in Bewegung, um den wohl interessantesten Streckenabschnitt, den Damm durch die Dippelsdorfer Teiche zu durchfahren. Viele Badelustige hatte das verlockend schöne Wetter in das Strandbad „Sonnenland“ gelockt, die uns freudig zuwinkten.

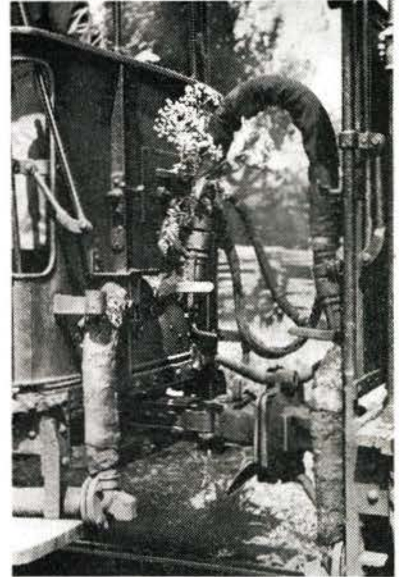
Bald war die nächste Station, Moritzburg, erreicht. Auch hier wurde wieder ein viertelstündiger Fotoaufenthalt eingelegt, der ebenfalls sehr ausgiebig genutzt wurde. Zahlreiche Bekanntschaften, vor allem mit unseren Freunden aus der Volksrepublik Ungarn und der ČSSR, die mit jeweils einer verhältnismäßig starken Delegation vertreten waren, wurden geschlossen bzw. erneuert.

Weiter ging die Fahrt durch den ehemaligen fürstlichen Jagdbesitz des Fürsten Moritz über Bärnsdorf, Berlisdorf zum Endpunkt der Schmalspurstrecke, nach Radeburg. Hier warteten Soldaten der NVA mit einem zünftigen Essen aus der Gulaschkanone (Feldküche) auf die Teilnehmer der Exkursion. Auf dem Speiseplan standen Erbsen mit Rauchfleisch. Die richtig Hungrigen haben sich köstlich an dem Aufgebotenen gelabt. Es soll aber einige verwöhnte Esser gegeben haben, denen es jedoch frei stand, in einer der zahlreichen Gaststätten Radeburgs sich ein Schnitzel einzuverleiben.

Während des 1¾stündigen Aufenthaltes hatten alle Teilnehmer die Möglichkeit, die Anlagen des Schmal-



Bild 10 Ob es nur allein der steife Kragen der historischen Uniform ist, der eine so gerade Haltung mit sich bringt? ◄



► *Bild 11 Bei einem Fotohalt in Friedewald konnten dann die bekannten, tatsächlich „während der Fahrt gepflückten Blumen" als Zugschmuck bewundert werden.*

Bild 7 Etwa gegen 10.00 Uhr ging der Zug auf die Reise. Beim Hp Weißes Roß kreuzt er eine durch eine moderne Halbschrankenanlage gesicherte Hauptverkehrsstraße.

Bild 8 Mit Volldampf geht es durch den herrlichen Lößnitzgrund.

Bild 9 Der Sonderzug bei der Einfahrt im Bhf Friedewald, wo ein kurzer Fotohalt eingelegt wurde.



12

Bild 12 Echte Kleinbahnatmosphäre, wie wir sie in Zukunft leider immer seltener zu sehen bekommen. An ihrer Stelle werden moderne Verkehrsmittel des Straßenverkehrs zum Einsatz kommen.

Bild 13 11.15 Uhr Ankunft Bhf Radeburg. Der Sonderzug war mit seinen zwölf Wagen überlang, so daß er mit vorsichtigen Bewegungen fast bis zum Ende des Bahnsteiggleises im Bhf Radeburg gedrückt werden mußte.



13



14

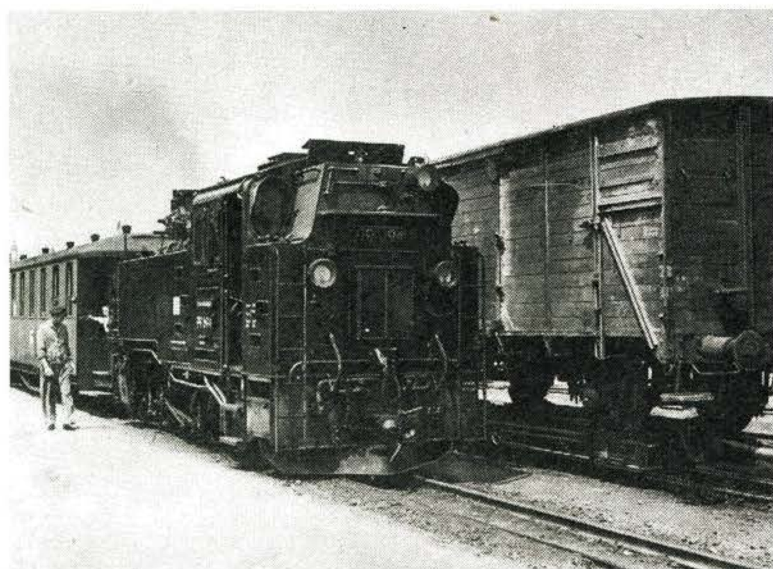
Bild 14 11.30 Uhr Mittagessen. Eine gelungene Überraschung für alle: Erbsen mit Rauchfleisch aus zwei blitzsauberen Gulaschkanonen direkt vor dem Sonderzug am Bahnsteig.

spurbahnhofes gründlich in Augenschein zu nehmen. Ich bin fest der Überzeugung, daß hieraus eine ganze Reihe neuer Schmalspurverehrer erwachsen sind.

In den frühen Nachmittagsstunden trübte sich dann leider der Himmel etwas ein, was allerdings kaum einen Einfluß auf die gute Stimmung aller Teilnehmer hatte. So endete die Rückfahrt gegen 15.00 Uhr wieder auf dem Ausgangsbahnhof in Radebeul-Ost.

Ich denke, zum Schluß im Namen aller Teilnehmer an dieser wunderschönen Sonderfahrt, den Organisatoren (besonders Fritz Hager) für ihre geleistete Arbeit den besten Dank auszusprechen, verbunden mit dem Wunsch, noch weitere derartige Veranstaltungen erleben zu können.

Achim Delang, Berlin



15

Bild 15 Ein letzter, prüfender Blick. Die umgesetzte Lok 99 694 steht mit ihrem Zug zur Abfahrt zurück nach Radebeul-Ost bereit.

16



Bild 16 Unvergeßlich werden die frohen Stunden der großartig gelungenen Exkursion bei allen Teilnehmern bleiben.

Fotos: H. Weber (11), A. Delang (6)

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften und von Interessenten zu „Wer hat — wer braucht?" sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41II. Die bis zum 8. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Rudolstadt

Herr Theo Esser, Bad Blankenburg, Anger 18, gründete eine neue Arbeitsgemeinschaft, die sich unserem Verband angeschlossen hat.

Jena

In der Zeit vom 26. Oktober 1968 bis 3. November 1968 findet in der Grete-Unrein-Schule eine gemeinsame Ausstellung der Arbeitsgemeinschaften Jena und Kahla statt. Es sind Exkursionen, Berufswerbung/Berufsberatung und ein Sonderverkauf vorgesehen. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15 bis 18 Uhr, Samstag und Sonntag 10 bis 17 Uhr.

Vieselbach

Unter der Leitung von Herrn Günter Berger, Bahnhof 1, hat sich eine neugebildete Arbeitsgemeinschaft unserem Verband angeschlossen.

Dresden

Die Arbeitsgemeinschaft „Freunde des Eisenbahnwesens" veranstaltet am Dienstag, 17. September 1968, um 19.30 Uhr, im Veranstaltungssaal des Verkehrsmuseums einen Lichtbildervortrag „Schmalspurbahnen in Anklam und Stralsund".

Weißenfels

Herr Gerhard Tschöp, Gutenbergstraße 3, gründete eine neue Arbeitsgemeinschaft, die sich unserem Verband angeschlossen hat.

Görlitz

Die Arbeitsgemeinschaft Ostritz veranstaltet vom 20. bis 27. Oktober 1968 in Görlitz, Haus der Jugend, Zittauer Str. 78, ihre 7. Modellbahnausstellung mit internationaler Beteiligung. Gezeigt werden Anlagen und interessante Modelle aus der VR Polen, der ČSSR und der DDR. Öffnungszeiten: 20. Oktober 10 bis 18 Uhr; 21., 23. und 24. Oktober 15 bis 19 Uhr; 22. und 25. Oktober 15 bis 18 Uhr und 19 bis 21 Uhr, Nachtfahrten; 26. und 27. Oktober 9 bis 18 Uhr.

Cottbus

Interessenten des schienengebundenen Nahverkehrs aus Cottbus und Umgebung können sich zwecks Gründung einer Arbeitsgruppe Nahverkehr bei Herrn Wolfgang Winkler, Cottbus, Johann-Mantel-Str. 34, melden.

Dessau

Herr Konrad Schwaner, Stenesche Str. 31, sucht für seine Arbeitsgemeinschaft noch weitere Mitarbeiter.

Leipzig

Im Auftrag der Deutschen Reichsbahn stellt die Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" im Rahmen der Messe der Meister von morgen auf dem Gelände der Technischen Messe eine Demonstrationsanlage „Container-Verkehr" vom 5. bis 14. Oktober 1968 aus.

Wer hat — wer braucht?

9/1 Suche Märklin Dampfmaschinen sowie elektrische Eisenbahnen Spur 0 und I, auch sehr alt und reparaturbedürftig.

9/2 Verkaufe in Spur 0 : 1 Schlepptenderlok, div. Personen- und Güterwagen, Lokschuppen, Brücke (dreiteilig), Krananlage, alten und neuen Bahnhof, Streckenwärterhaus mit Läutewerk, Drehscheibe (Handbedienung) Bahnübergang mit Blinkanlage, div. Schienen und Weichen (Dreileiter).

9/3 Biete: „Der Modelleisenbahner" Jahrgänge 1964 bis 1966 komplett; Trost — Kleine Bahn ganz groß; Gerlach — Modellbahnanlagen I; „Das Signal", Hefte 1 bis 15; Schienenmaterial Piko H0, Zweileiter Trix H0, Dreileiter Trix-Wagen, Personen- und Güterwagen für H0. Suche Modelle von Straßenbahnen, O-Bussen und Doppelstockbussen für H0 (16,5 mm Spurw.) sowie Bilder, Literatur und Zeichnungen für den städtischen Nahverkehr.

9/4 Suche neuwertige Märklin-Kataloge 1930 bis 1939.

9/5 Verkaufe „Der Modelleisenbahner", Heft 7/1964 — Heft 3/1968.

9/6 Durch Auflösung der Arbeitsgemeinschaft 3/6 in Dresden stehen eine Anzahl Modellbahn-Artikel sowie eine komplette Anlage zum Verkauf. Interessenten wenden sich direkt an Herrn Kurt-Jürgen Weigel, 8046 Dresden, Kurhausstraße 3.

Mitteilungen des Generalsekretärs

Für die Mitglieder unseres Verbandes können Ende 1968 folgende Bücher ausgeliefert werden: 1. Dampflokomotiven — von Holzborn und Kieper — je etwa 150 Seiten, mit 120 Fotos (Gemeinschaftsauflage des VEB Transpress mit dem Albis-Verlag Düsseldorf). Preis für beide Bände etwa 33,— Mark.

2. Deutsche Dieseltriebfahrzeuge gestern und heute — von Kunicki, etwa 320 Seiten, mit 144 Abbildungen und 38 Tafeln. Preis etwa 13,50 Mark. Bestellungen der Arbeitsgemeinschaften erbitten wir bis 30. September 1968 an die Bezirksvorstände.

Helmut Reinert, Generalsekretär

Werde Mitglied des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes!

WISSEN SIE SCHON ...

● *daß der Verkehr der sechsgleisigen Verbindungsbahn Brüssel-Nord–Midi sich sehr stark entwickelt hat? Waren es im Eröffnungsjahr 1952 noch 170 Zugfahrten täglich, so stieg die Zahl im Jahre 1967 auf 850 Züge. Durchschnittlich zählte man 1952 24 000 Reisende und 1967 104 000. Der zu erwartende weitere Zuwachs soll durch schnellere Züge mit bequemeren Eingängen und durch Verkürzung der Blockabstände aufgefangen werden.*

● *daß mit der Elektrifizierung des Abschnittes Nyiregyhaza–Zahony der elektrische Betrieb auf der ganzen 523 km langen, die Ost- und Westgrenze Ungarns verbindenden Strecke aufgenommen wurde?*

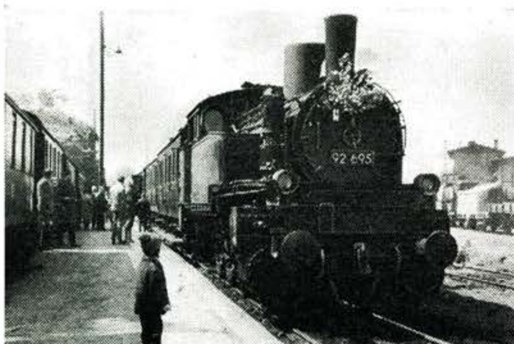
● *daß im Lebensmittelverkehr zur Zeit eine beachtliche Neuerung erprobt wird? Versuchsweise werden Erdbeeren von Ferrara (Italien) nach Narvik (Länge 4300 km) und Zitronen von Syrakus (Sizilien) nach Moskau transportiert.*

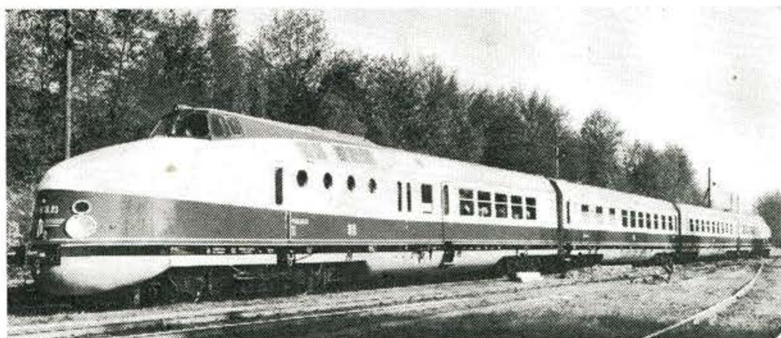
● *daß Ende August 1968 die erste DDR-Briefmarke für Modelleisenbahnfreunde anläßlich der Leipziger Herbstmesse 1968 herausgegeben wurde?*



● *daß am 25. Mai 1968 um 10.22 Uhr der letzte Personenzug der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn auf die Reise ging? Unser Foto zeigt die Lok 92 695 kurz vor der Abfahrt in Richtung Wörlitz. Bei der „DWE" werden heute die Gleise nur noch zur Überführung von Güterwagen an einzelne an der Strecke liegende Betriebe benutzt.*

Foto: Konrad Schwaner, Dessau





Kurz vor Redaktionsschluß wurde bekannt, daß die Deutsche Reichsbahn nunmehr über sieben Schnelltriebwagen der Baureihe VT 18.16 verfügt. Unser Bild zeigt den VT 18.16.03 nach Abgabe vom VEB Waggonbau Görlitz. Soweit uns bekannt ist, befinden sich noch weitere Einheiten in Arbeit.

Fotobeschaffung: Dipl.-Ök., Ing. D. Klubescheidt, Zeesen

● *daß sich in den USA zwanzig große Bahngesellschaften zu einem Pool zur gemeinsamen Benutzung ihrer Diesellokomotiven zusammengeschlossen haben? Zum Beispiel wird ein Güterzug auf dem ganzen 2200 km langen Durchlauf Buffalo–North Platte (Nebraska) teils von Loks der Union Pacific, teils von Loks der Norfolk & Western gezogen.*

● *daß der Dampflokbetrieb bei den British Railways (BR) offiziell am 7. August 1968 eingestellt wurde?*

● *daß die in Japan weitverbreitete Luftfederung bei Trieb- und Reisezugwagen neuerdings auch bei Lokomotiven und Güterwagen Anwendung finden soll?*

● *daß das Fährschiff „Warnemünde" am 26. Mai 1963, also vor etwa mehr als fünf Jahren, in Dienst gestellt wurde? Das Fährschiff ist über 136 m lang und fast 18 m breit; es erreicht eine Geschwindigkeit von 18 Knoten. Die Strecke Warnemünde–Gedser legt es in zwei Stunden zurück. Die Fährverbindung wird im Oktober 1968 65 Jahre alt.*

Gerhard Schramm, Rostock

● *daß der 1891 erbaute Salonwagen des letzten Königs von Sachsen heute als Wohn- und Kommandowagen für den in Hannover beheimateten Schienenschleifzug dient? Die Inneneinrichtung ist zum Teil noch vorhanden.*

Zum Vorschlag der ferpress an die Industrie



Wie bei mir, so wird sicher auch bei vielen anderen Modelleisenbahnfreunden der ferpress-Beitrag 1968 („Der Modelleisenbahner" Heft 5/1968) vollste Zustimmung finden. Wenn sich durch den Beitrag auch hauptsächlich die Industrie angesprochen fühlen sollte, so haben wir, ihre Kunden, natürlich ebenfalls etwas dazu zu sagen.
Ich möchte mich dabei auf die Zeit bis zum ersten Weltkrieg beschränken. Wer auf seiner Anlage diese Zeit aus Industriematerial darstellen will, kann bei uns – wie es in anderen Ländern damit aussieht, entzieht sich meiner Kenntnis – nur auf ein äußerst bescheidenes Angebot zurückgreifen. In der Nenngröße H0 werden aber wenigstens von Gützold die sächsische XIVHT und von Piko die sächsische VT in Originalfarben und -beschriftung geliefert. Völlig fehlen aber Wagentypen in Originalausführung der damaligen Länderbahnen. Von Figuren wollen wir gar nicht erst reden, da sie sowieso ein Stiefkind unserer Produktion sind.
Wenn sich die Industrie entschließen könnte, ihre Produktion prognostisch aufzubauen, so würde es für Old-time-Modelle meiner Meinung nach genügen, wenn man sie in der Nenngröße H0 herstellen würde, da die damaligen Fahrzeugtypen – das gilt auch für Zubehör wie z. B. Kraftfahrzeuge – doch zierlicher waren und in den kleineren Nenngrößen doch zu winzig ausfallen würden. Außerdem stellt die Industrie in H0 bereits genügend ältere Lok- und Wagentypen her (z. B. BR 55, Windbergabteilwagen usw.), welche nur ein altes Gewand verpaßt bekommen müßten, damit sie der damaligen Zeit entsprechen.
Da die Zahl der Old-time-Anhänger gegenüber denen moderner Fahrzeugtypen geringer ist, wird sich die Produktion anfänglich eventuell nicht immer rentieren. Ich bin aber überzeugt, daß ein größeres Angebot auch eine größere Nachfrage auslösen wird und der Kreis der Old-time-Anhänger an Zahl gewinnen würde.
Vielleicht wäre es auch gar nicht so abwegig, wenn sich unsere Modelleisenbahnhersteller einmal mit dem Andenkenhandel in Verbindung setzen würden. Ein alter Pferdeomnibus wäre z. B. nicht nur ein nettes Zubehör für eine Old-time-Anlage, sondern auch ein beliebtes Reiseandenken für größere Städte. Auch gibt es Lokomotiven, welche an gewisse Städte gebunden sind („Adler" an Nürnberg und Fürth, „Saxonia" an Dresden und Leipzig usw.). Auf diese Weise könnten die teuren Werkzeuge rentabler eingesetzt werden, da ein größerer Kundenkreis vorhanden wäre. Ist dieser Vorschlag nicht überlegenswert?

Olaf Liehr, Berlin



Auch eine Art der Vorbereitung zum Modellbau: die beiden bekannten Modelleisenbahner Horst Schleef (oben) und Hans Weber aus Berlin nehmen die Vermessungsarbeiten am VT 133 offensichtlich sehr genau. Foto: Achim Delang, Berlin

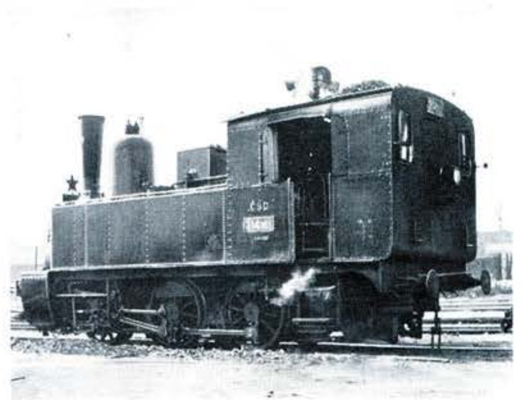


interessantes von den eisenbahnen der welt + +

Diese alte tschechische Dampflokomotive der Baureihe 314.3 ist neben modernen Diesel- und Elloks auf dem Bahnhof Přerov zu finden. Die heute 70jährige – sie wird von den Lokpersonalen liebevoll „babicka" (Großmutter) genannt – wurde 1897 in einem österreichischen Lokomotivwerk gebaut und führt noch heute Rangierarbeiten auf dem Bahnhofs- und Depotgelände aus.

Foto: Wolfgang Kunert, Berlin

▶

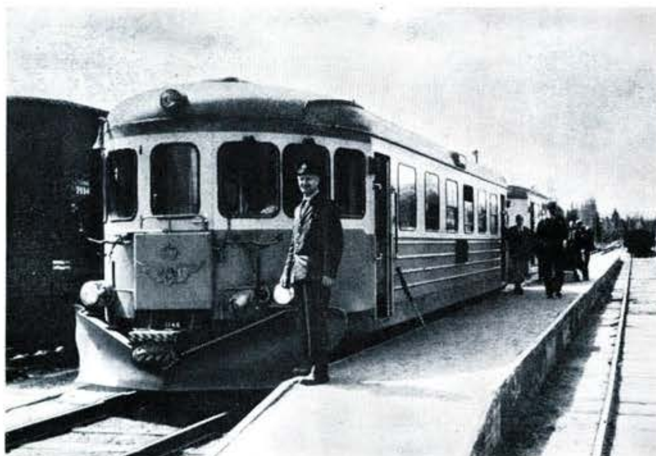


Die Lokomotiven der Baureihe E 32 wurden in den Jahren 1924 bis 1926 für den leichteren Personenzugdienst auf den bayrischen Strecken beschafft. Ihre guten Laufeigenschaften gestatteten es, 1932 bei einigen Maschinen (E 32, 26, 29, 18, 30, 32, 17, 13 und 07) durch Änderung des Übersetzungsverhältnisses die Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h auf 90 km/h heraufzusetzen. Die umgebauten Loks erhielten die Ordnungsnummern 101 bis 108. Unser Bild zeigt die Lok E 32 108 des Bw Rosenheim vor einem Personenzug in Fischbach/Inn zwischen Kufstein und Rosenheim im Jahre 1957. Manfred Loos, Berlin

▼



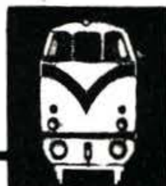




Vierachsiger SJ-Schienenbus mit einachsigem Gepäckanhänger als P 5196 (Rättvik–Östersund) auf der sogenannten Inlandsbahn im Bahnhof Älvho, fotografiert am 2. Februar 1966.

◀ Fotobeschaffung: Manfred Loos, Berlin





Diplomwirtschaftler WOLFGANG KUHNERT, Berlin

Dieselhydraulische Rangierlokomotive V 23 der Deutschen Reichsbahn

Seit Anfang des Jahres 1968 ist eine neue Diesellokomotive auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn zu finden. Es handelt sich um eine Lokomotive für den leichten Rangierdienst sowie für den leichten Zugdienst auf Nebenbahnen. Die Diesellokomotive hat eine Leistung von 220 PS, die Achsanordnung B und trägt die Baureihenbezeichnung V 23. Die Bezeichnung wurde bereits im Hinblick auf die Einführung der elektronischen Datenverarbeitung bei der Deutschen Reichsbahn und die durchzuführende Umnummerung der Triebfahrzeuge festgelegt.

1. Rahmen

Der Lokomotivrahmen ist ein geschweißter Kastenrahmen aus korrosionsgeschützten Stahlblechen. Für die Rahmenwangen wird Stahl St 34-3, für die übrigen Teile des Rahmens Stahl St 38 verwendet. Der Rahmen ist als Innenrahmen ausgeführt. Mehrere Querbleche verleihen dem Rahmen eine ausreichende Festigkeit. In die Rahmenwangen sind entsprechende Ausschnitte für die Achslager und die Blindwelle geschnitten. Die Achslager werden durch Achslagerführungen im Fahrzeugramen geführt. Der Rahmen stützt sich über Federspannschrauben und vier Blattfedern auf die Achslagergehäuse ab und überträgt die Zug-, Stoß- und Bremskräfte. Die Achslager sind als Gleitlager ausgebildet und mit Weißmetall (WM 10) ausgegossen.
Die Zug- und Stoßvorrichtungen sind in normaler Ausführung und für eine Zug- und Stoßkraft von 30 Mp vorgesehen. Der Rahmen ist für den Einbau einer Mittelpufferkupplung vorgesehen.
Die Lokomotive kann an den Rahmenenden angehoben werden.

2. Bremsen

Die Lokomotive ist mit drei Bremsen ausgerüstet

- einer selbsttätigen Knorr-Druckluftbremse mit Führerbremsventil St 125 und gesondert angeordnetem Schnelldruckregler Vsr 3
- einer Zusatzbremse mit einem Bremsventil auf jeder Seite und
- einer Handspindelbremse im Führerstand

Alle Bremsen wirken auf beide Achsen. Das Führerbremsventil ist verschließbar. Die Bremsklötze sind aus Grauguß. Fangbügel sichern die Bremszugstangen und Bremsbalken. Die Abbremsung beträgt bei der indirekt wirkenden Bremse 76,5 Prozent der Dienstlast.

3. Aufbauten

Die Aufbauten bestehen aus Führerhaus und Vorbau. Die Lokomotive hat einen Endführerstand. Führerhaus und die Vorbauten sind abnehmbar auf dem Rahmendeckblech befestigt. Große Türen im Vorbau ermöglichen eine gute Zugänglichkeit zu allen Aggregaten. Der Ausbau des Motors, Kühlers und der Kraftstoffbehälter kann ohne Demontage des Vorbaus durch Abbau der Kühlerverkleidung und des Lüftungsaufsatzes nach oben erfolgen. Die Stirnseite ist für den Ausbau der Kühlelemente abnehmbar.
Das Führerhaus ist zur Schwingungsdämmung auf Gummielementen gelagert. Der Führerstand, der doppelwandig ausgeführt und mit schalldämmenden Stoffen versehen ist, kann von beiden Seiten durch eine Tür betreten werden. Der Führerstand wird durch Motorkühlwasser beheizt. Breite Fenster, durch einen Sonnenschutz geschützt, ermöglichen eine gute Beobachtung der Strecke und des Kuppelvorganges. An den Seiten sind Schiebefenster angeordnet.
Für die Steuerung der Lokomotive ist ein Bedienungstisch vorhanden. Um die Bedienung der Lok von beiden Seiten zu ermöglichen, sind beidseitig ein Schalthebel zur Leistungssteuerung des Dieselmotors sowie des Ein- und Abschaltens der Kraftübertragung vorhanden. Ein weiterer Hebel dient zur Umschaltung der Fahrtrichtung. Bedienungselemente für Ty-

Bild 1 Dieselhydraulische Rangierlokomotive V 23 der Deutschen Reichsbahn



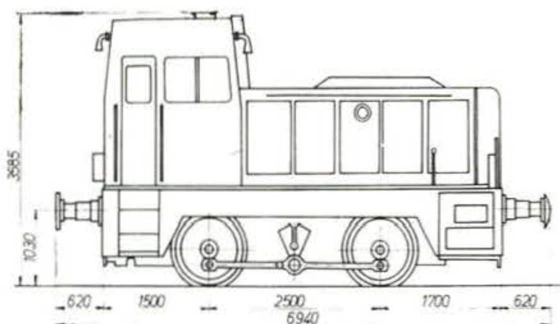


Bild 2 Maßskizze der dieselhydraulischen Rangierlokomotive V 23

phon, Scheibenwischer, Sandstreueinrichtung und Beleuchtung sind ebenfalls beidseitig angebracht. Die Anordnung der Anzeigeninstrumente und Kontrolllampen ist so, daß sie von beiden Seiten gut zu übersehen sind.

4. Motor, Kraftübertragungsanlage und Triebwerk

Für die Lokomotiven der Baureihe V 23 wird ein 6-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor vom Typ 6 VD 18/15-1 SRW verwendet. Es handelt sich hierbei um einen stehend angeordneten Reihenmotor mit einem Kolbenhub von 18 cm. Seine Leistung beträgt bei einer Motordrehzahl von 1500 U/min 220 PS (nach OSShD). Der Motor ist auf dem Lokomotivrahmen über Gummifederelemente in vier Punkten elastisch gelagert. Das Anlassen des Motors geschieht mittels eines elektrischen Anlassers, die elektrische Energie hierfür wird aus der Batterie entnommen. Die Regulierung des Motors erfolgt durch Hand über einen Drehzahlverstellregler.

Das Getriebe besteht aus einem Zweiwandlerströmungsgetriebe und einem angeflanschten Wendegetriebe. Das Strömungsgetriebe GSU 20/4,2 arbeitet mit zwei Wandlern (einem Anfahr- und einem Marschwandler). Es hat eine Eingangsleistung von 145 kW. Die Regelung der beiden Wandlerbereiche erfolgt automatisch in Abhängigkeit von Fahrgeschwindigkeit und Motorleistung. Der Umschaltpunkt des Strömungsgetriebes vom Wandler I zum Wandler II liegt bei neuen Radreifen bei etwa 17,5 km/h. Eine Gelenkwelle und eine drehelastische schwingungsdämpfende Gummikupplung verbinden den Dieselmotor und das Strömungsgetriebe. Direkt an das Strömungsgetriebe ist das Wendegetriebe angeflanscht und ist mit dem Strömungsgetriebe zu einem Getriebeblock verschraubt. Es ist in drei Punkten im Lokomotivrahmen gelagert. Das Wendegetriebe ist ein einstufiges Getriebe Typ EWK 842. Es hat drei Schaltstellungen: „Vorwärts", „Mitte" und „Rückwärts" und wird mechanisch über ein Gestänge geschaltet.

Die Kraftübertragung erfolgt über die Blindwelle und die Kuppelstangen auf die beiden Radsätze. Die Lager der Kuppelstangen sind mit Weißmetall WM 10 ausgegossen. Der Achsstand beträgt 2500 mm. Die Radsätze bestehen aus gegossenen Speichenradkörpern. Der kurze Achsstand ermöglicht das zwanglose Befahren eines kleinsten Krümmungshalbmessers von 40 m.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt bei mittlerer Abnutzung der Radreifen 35 km/h, die kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit 6 km/h. Die Lokomotive entwickelt eine Hakenzugkraft von 7872 kp beim Anfahren. Sie kann bei einer Steigung von 0 Promille Zuglasten von 1050 Mp anfahren und bei einer Höchstgeschwindigkeit von 35 km/h noch Zuglasten von 123 Mp befördern.

5. Kühlung und Vorwärmanlage

Die Kühlanlage besteht aus dem Stirnkühler, dem Motoren- und dem Getriebeölwärmetauscher. Vor dem Motor ist ein Kühlblock aus 10 parallel geschalteten Flachrohrkühlelementen aufgestellt. Der Kühler besteht aus dem oberen Wasserkasten mit Ausgleichsbehälter, dem Lüftergehäuse, den Flachrohrkühlelementen und einer handbetätigten Kühlerjalousie. Ein Lüfter, der vom Motor über Keilriemen direkt angetrieben wird, saugt die Kühlluft durch die Kühlelemente.

Ein Temperaturregler regelt die Kühlwassertemperatur im Kühlkreislauf. Die Temperatur des Kühlwassers beträgt im normalen Betriebszustand 75 bis 80 °C.

Das Kühlwasser kühlt über die Wärmetauscher das Motoröl und das Strömungsgetriebeöl. Die handbetätigte Kühlerjalousie regelt die einströmende Kühlluftmenge.

Zur Vorwärmung des Kühlwassers und zum Warmhalten während der kalten Jahreszeit dient das Ölheizgerät DETW 20/2 E. Es ist unter dem Führerhaus seitlich am Rahmen in einem Kasten untergebracht. Eine elektrisch angetriebene Kühlwasserumwälzpumpe sorgt für die Umwälzung des Kühlwassers durch das Ölheizgerät und den Motor.

6. Übrige Hilfseinrichtungen

Die Lokomotive benötigt für Hilfsbetriebe und Steuerung eine Nennspannung von 24 V. Eine Lichtmaschine mit einer Leistung von 700 W versorgt über zwei Bleibatterien von je 180 Ah und 12 V die Stromversorgungsanlage. Regelglieder regeln die Spannung so, daß die Batterien ausreichend aufgeladen werden und die übrigen Verbraucher annähernd konstante Spannung erhalten.

Die Druckluftversorgungsanlage besteht aus einem Luftverdichter, der vom Dieselmotor durch Keilriemen angetrieben wird. Zwei Hauptluftbehälter mit einem Inhalt von je 200 l nehmen den Luftvorrat auf.

Jede Stirnseite der Lokomotive ist mit zwei Signalleuchten und zwei darüber angeordneten Schlußleuchten versehen. Das Führerhaus hat darüber hinaus an jeder Stirnseite ein drittes Spitzenlicht. Die einzelnen Lampen des Spitzen- und Schlußsignals können einzeln ein- und ausgeschaltet werden. Zur akustischen Signalgebung dienen die beiden an den Führerhausstirnwänden angebrachten Typhone.

Sandstreuanlage, Scheibenwischer und Feuerlöscher vervollständigen die Hilfseinrichtungen.

Entsprechende Überwachungs- und Kontrolleinrichtungen wie Anzeigeninstrumente, Manometer und Temperaturwächter sorgen für die technische Sicherheit und die Einhaltung der Betriebszustände. Die Lokomotiven werden mit einer Sicherheitsfahrschaltung und z. T. mit Rangierfunk ausgerüstet. Sie erhielten einen blauen Farbanstrich.

Die wichtigsten technischen Angaben:

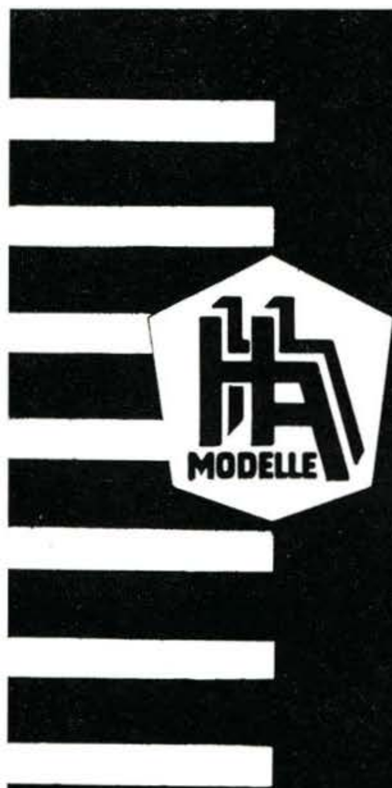
Spurweite	mm	1435
Länge über Puffer	mm	6940
größte Höhe	mm	3585
größte Breite	mm	3000
kleinster befahrbarer Krümmungshalbmesser	m	40
Höchstgeschwindigkeit	km/h	35
kleinste Dauergeschwindigkeit	km/h	6
Anfahrzugkraft	kp	7872
Dienstlast bei vollen Vorräten	Mp	24
Achslast bei vollen Vorräten	Mp	12
Vorräte an Dieselkraftstoff	l	400
Vorräte an Sand	kg	300

Fünf Jahre Arbeitsgemeinschaft 7/7 Magdeburg

Fünf Jahre im Leben einer Arbeitsgemeinschaft des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes sind eine relativ kurze Zeit. Dennoch können in einer so verhältnismäßig kurzen Zeitspanne große Erfolge und Fortschritte erreicht werden. Voraussetzung ist jedoch, daß nicht nur das Leitungskollektiv, sondern alle Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft von dem Willen beseelt sind, ihr Hobby ernst zu nehmen.
Von der AG 7/7 Magdeburg kann man mit Fug und Recht behaupten, daß dieses der Fall ist, sonst wären die bisher errungenen Erfolge nicht möglich gewesen. Mit Stolz kann die Arbeitsgemeinschaft darauf zurückblicken. Durch Initiative der Freunde E. Rabe, Hans-Joachim Krüger, Max Ruda, Peter Sommer, Willi Hoppe, Heinz Rabe und H. Röper, wurde am 1. August 1963 die AG 7/7 des DMV gegründet. Die zielstrebige Arbeit zeigte bald Erfolge. Die AG wuchs nicht nur in der Stärke der Mitgliedschaft, sondern sie wuchs auch an den Aufgaben und stärkte ihr Selbstbewußtsein an den erreichten Erfolgen.
Waren es bei der Weihnachtsausstellung 1963 rund 800 Besucher, so waren es im Jahre 1967 26 257, die die traditionelle Weihnachtsausstellung, die in jedem Jahr stattfindet, besuchten. In immer größerem Maße waren diese Ausstellungen Spiegelbild unserer Erfolge. In diesem Zusammenhang darf nicht vergessen werden, daß innerhalb der Ausstellungen gleichzeitig eine Berufswerbung für den „großen Bruder", die Deutsche Reichsbahn, stattfand. Außerdem fanden innerhalb der Ausstellungen Verkaufsmessen statt, die in Verbindung mit der HO durchgeführt wurden.
Unter der bewährten Leitung der Freunde Erwin Rabe und Hans-Joachim Krüger wurden aber noch weitere Erfolge durch die AG erzielt. Die inzwischen gebildeten Arbeitsgruppen H0 und TT beschickten verschiedene Ausstellungen im In- und Ausland. Die gezeigten Anlagen, nämlich die H0-Anlage Potsdam mit Templiner See und Brücke sowie die TT-Anlage Wernigerode mit Harz-Querbahn brachten uns Anerkennung. Bei der Ausstellung im Jahre 1964 in Budapest konnten einige Mitglieder Anerkennungspreise erringen. Doch nicht nur Ausstellungen wurden beschickt, es gingen auch Aufträge des Verkehrswesens und der staatlichen Organe bei uns ein. So wurden für die VES-A eine Verholanlage, für die Verkehrshochschule Dresden, Container-Modelle gebaut, und für die Gerichtsverhandlung des tragischen Verkehrsunglücks Langenweddingen im Auftrage der Bezirksstaatsanwaltschaft Magdeburg der Bahnhof Langenweddingen im Modell nachgebildet. Diese drei Aufträge brachten unserer Volkswirtschaft einen Nutzen von 6500 M. Es wurden außerdem noch eine Bahnsteigüberdachung für die VES-A gebaut. Zur Zeit ist ein besonderes Objekt, und zwar die neue Trassenführung Hafen Saßnitz, in Arbeit. Dieses wurde zur Ostseewoche 1968 fertiggestellt.
Die bis jetzt aufgezählten Erfolge beweisen, daß es sich bei der Modelleisenbahn bzw. bei den Modelleisenbahnern nicht um Spielerei oder Spiel handelt, sondern daß man mit Hilfe dieses Hobbys durchaus in der Lage ist, Objekte im Modell zu entwickeln, die es ermöglichen, bei der späteren Bauausführung wesentliche Kosten einzusparen.
An Großanlagen wurden außer den bereits erwähnten Anlagen, nämlich Potsdam und Wernigerode, weitere zwei Anlagen – je eine H0 und TT – für das Klubhaus der Eisenbahner geschaffen. Darüber hinaus wurden zwei kleine H0-Anlagen Kinderheimen der Deutschen Reichsbahn im Bezirk Magdeburg übergeben.
Außer Fachvorträgen über Brückenbau, Signal- und Fernmeldewesen, Aufgabe und Arten der Personenbahnhöfe wurden auch Exkursionen durchgeführt, so u. a. nach Berlin-Schöneweide (Lehranlage) und zum Befehlsstellwerk Potsdam-Hauptbahnhof.
Erfolge hatten wir auch in der Arbeit mit jungen Modelleisenbahnern. Auf Grund der guten Leistungen wurde die AG bereits im Jahre 1965 mit der Durchführung der DDR-Meisterschaften junger Modelleisenbahner betraut. Im Jahre 1968 konnten wir drei 3. Plätze belegen.
Die Erfolge ließen sich noch fortsetzen, jedoch sollten nur die markantesten und wichtigsten, die bisher erreicht wurden, erwähnt werden. Es darf allerdings auch nicht unerwähnt bleiben, daß die Arbeit nicht immer ohne Schwierigkeiten ablief. Nicht nur Höhen und Erfolge gab es in unserer Arbeit, sondern auch Tiefen und manchmal sogar Resignation vor den Schwierigkeiten, die sich auftürmten. Immer aber fanden sich Freunde, die die Arbeit wieder mit neuem Elan ankurbelten. Es wäre auch falsch, auf unseren Lorbeeren auszuruhen; im Gegenteil, zielstrebig werden wir unsere weiteren Pläne verwirklichen. Dazu gehört auch, und dies ist sicherlich nicht nur ein Ziel unserer Arbeitsgemeinschaft, mit unseren Ausstellungen den Besuchern Freude zu bringen und unser erworbenes Wissen weiter zu vermitteln.

Helmut Genth, Magdeburg

freude in der freizeit:



AUHAGEN-BAUSÄTZE



Aufgebaut aus Auhagen-Bausätzen

SPUR HO + TT

H. AUHAGEN KG 9341 MARIENBERG / SACHSEN

Bitte fordern Sie Katalog an

Selbst gebaut



1

Bild 1 Diesen Reisezuggepäckwagen (Pwi Pr 05) baute sich Herr Karlheinz Tautenhahn für seine N-Heimanlage. Verwendet wurde dazu ein verlängertes Güterwagenuntergestell und PVC für den Wagenkasten. Demnächst wird der Wagen noch mit Arnold-Kupplungen ausgerüstet.

Foto: Karlheinz Tautenhahn, Wilkau-Haßlau



2

Bild 2 Recht ordentliche Spezialfahrzeuge bastelte sich Herr Werner Härtel für seine H0-Heimanlage. Solche ausgefallenen Fahrzeuge beleben demonstrativ Modellbahnanlagen.

Foto: Herbert Bergfeld, Wilkau-Haßlau

3

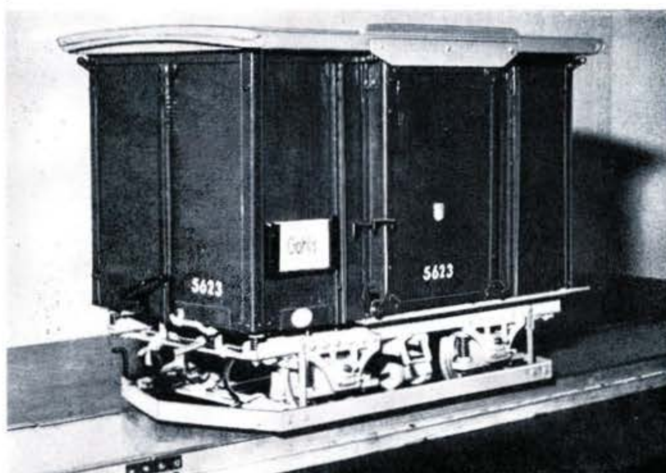


Bild 3 „Anbei überreiche ich ein Bild meines fünften Modells im Maßstab 1 : 10 der Leipziger Straßenbahn. Das Modell ist ein gedeckter Güterwagen, dessen Vorbild heute noch existiert. Bei dem Maßstab 1 : 10 beträgt die Wagenlänge 400 mm, die Breite 220 mm und die Höhe 330 mm. Im Wageninneren kann man durch die Schiebetüren bequem zwölf Flaschen Pilsner-Bier unterbringen!"

Hans Müller, Leipzig


PL